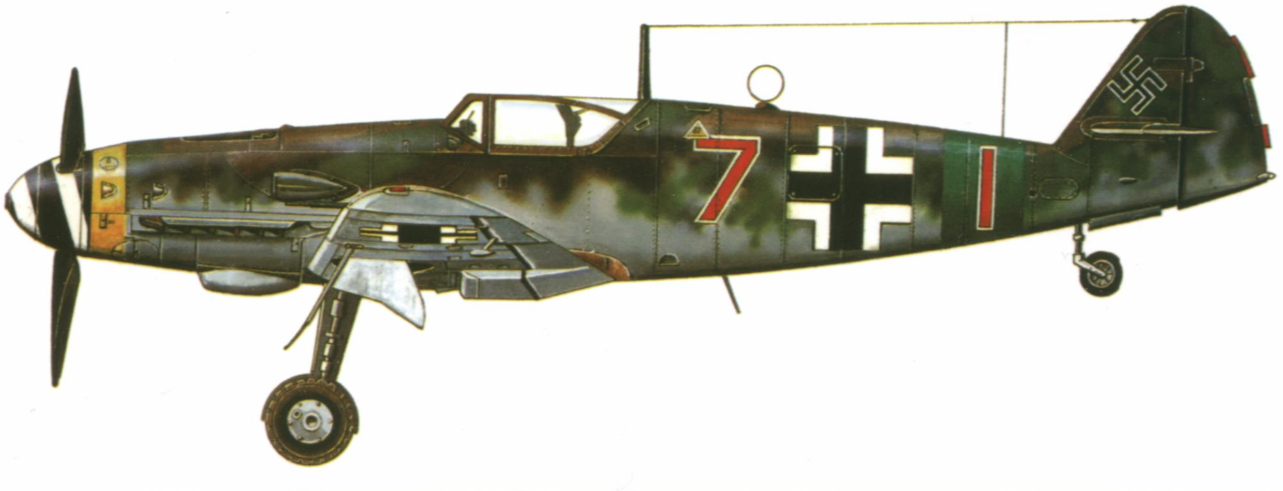
Preis: 11,20 Euro - Österreich: 12,30 Euro - Schweiz: 21,95 SFr - Italien: 14,60 Euro - Luxemburg: 12,90 Euro

FLUGZEUG Profile

Messerschmitt Bf 109 G/K

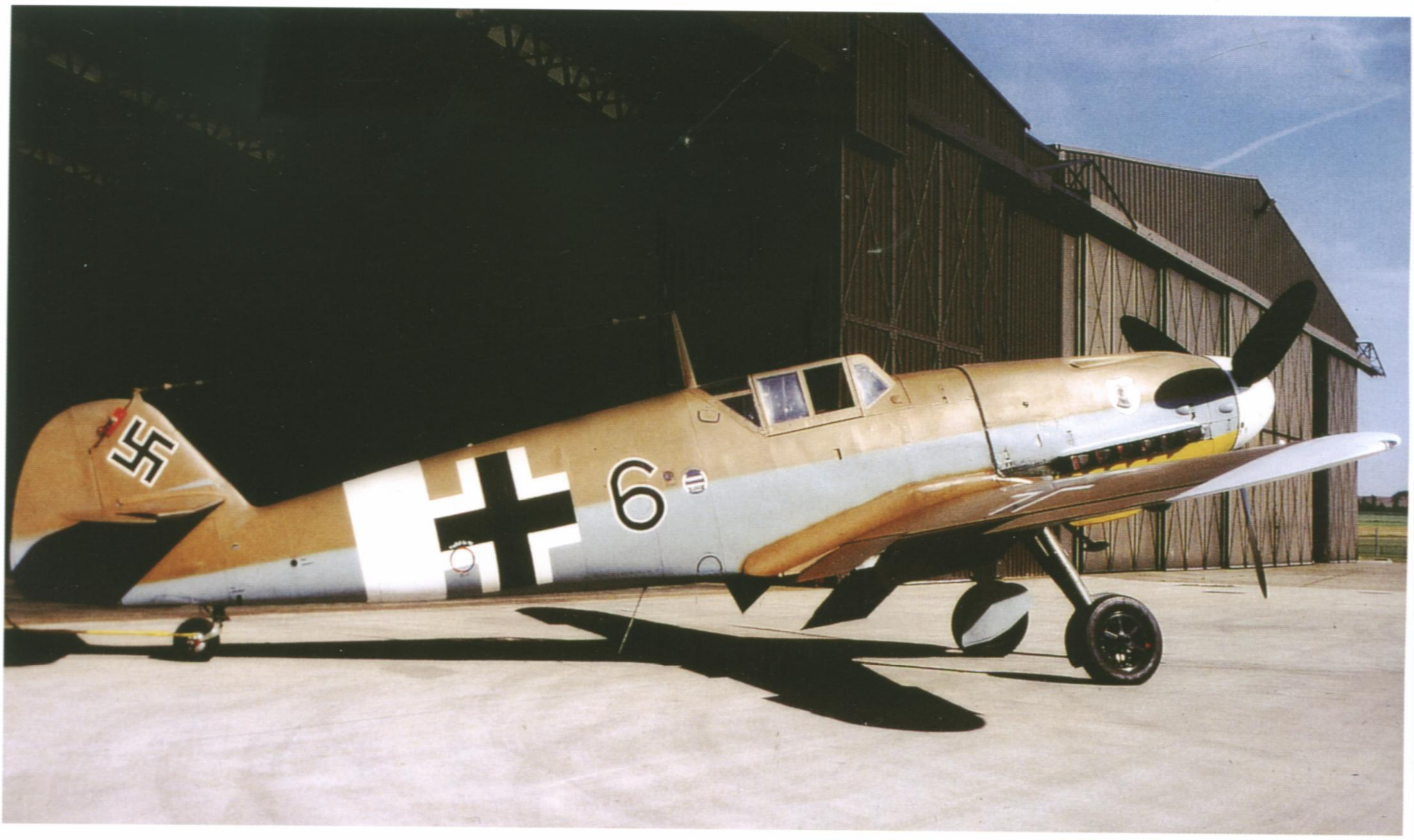


44
4 194240 511504

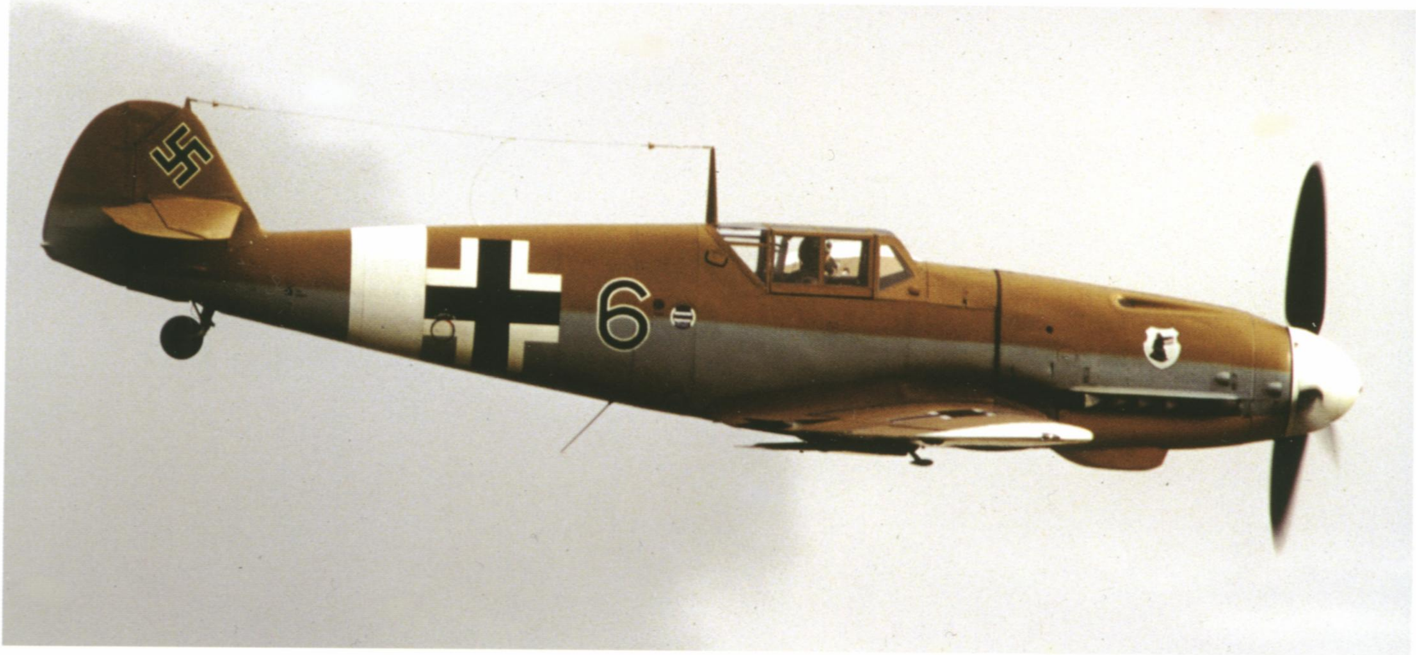
Die Geschichte eines legendären Jagdflugzeuges

44

Manfred Griehl



Messerschmitt Bf 109 G-2 (G-USTV) des "Imperial War Museums". Die Maschine war noch vor wenigen Jahren im aktiven Einsatz und wurde auf den Airshows in Großbritannien vorgeführt. Nach einem schweren Landeunfall wurde die Maschine wieder restauriert und befindet sich jetzt im "RAF-Museum Hendon". Aktiver Flugbetrieb ist nicht mehr geplant. Foto: via Lang



Auf den Airshows in Großbritannien war die Messerschmitt Bf 109 G-2 der absolute Star. Diese Aufnahme entstand anläßlich der jährlichen Airshow des "Imperial War Museum" in Duxford. Foto: via Lang

FLUGZEUG Profile Impressum:

Herausgeber:
UNITEC-Medienvertrieb
Ludwigstr. 11
86669 Stengelheim
Tel. 084 33/92 94 76
Fax. 084 33/17 26
e-mail: UNITEC_Medienvertrieb@web.de
Internet: www.UNITEC-Medienvertrieb.de

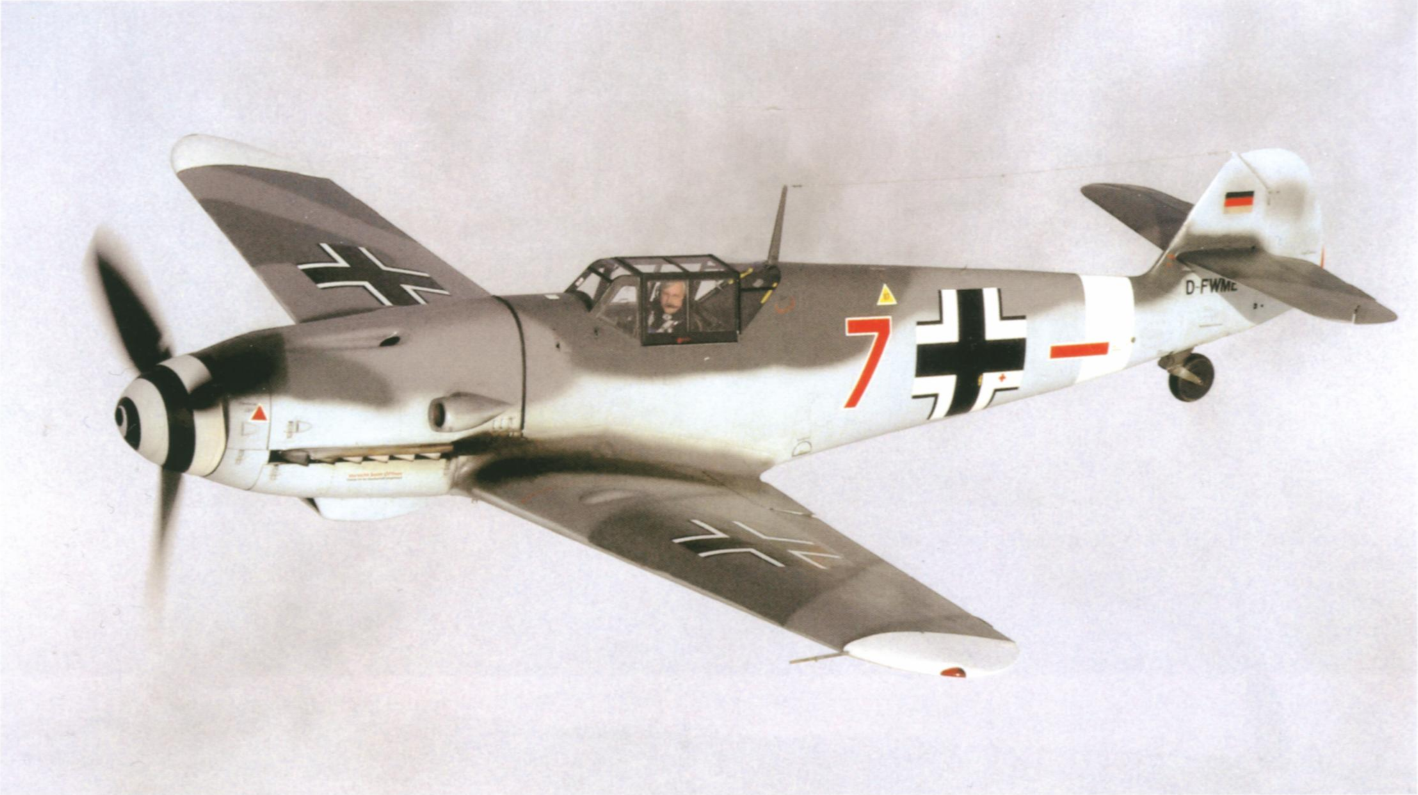
Autor: Manfred Griehl

Layout: Manfred Franzke

Druck: Veiters Korporacija

FLUGZEUG Profile 44 ist eine überarbeitete Neuauflage des 1987 bei der Flugzeug Publikations GmbH unter der Bezeichnung FLUGZEUG Profile 5 erschienenen Werkes

Vertrieb:
BPV Medien Vertrieb GmbH & Co KG
Römerstr. 90, 79618 Rheinfelden
Tel.: 076 23/ 964-0
Fax: 076 23/964-259
www.bpv-medien.com



Diese Messerschmitt Bf 109 G-4 wurde von einer Gruppe von Enthusiasten in jahrelanger Arbeit flugfähig restauriert. Nach einem Landeunfall wurde die Maschine von der "Messerschmitt-Stiftung" übernommen und soll wieder in flugfähigem Zustand versetzt werden.
Foto: via Lang

Messerschmitt Bf 109 G/K

von Manfred Griehl

Die kriegsbedingte Entwicklung der deutschen Jagdflugzeuge spiegelt sich besonders in den verschiedenen Ausführungen der Messerschmitt Bf 109 wieder.

Zu Kriegsbeginn standen die relativ überlegenen Ausführungen der Bf 109 E mit DB 601A V-Motor in nennenswerter Stückzahl der Truppe zur Verfügung. Die heftigen und noch dazu verlustreichen Luftkämpfe über England hatten dann aber gezeigt, daß die Motorleistung des DB 601 nicht den ständig steigenden taktischen Anforderungen genügte und schnellstens verstärkt werden mußte, um beispielsweise mit der englischen Supermarine "Spitfire" mithalten zu können.

Ab Spätjahr 1942 kam daher der Höhenjäger Bf 109 G-1 mit DB 605 heraus. Mit dem Auftauchen verbesserter alliierter Jagdflugzeuge, insbesondere aber des amerikanischen Fernjägers P-51 "Mustang", wurde eine weitere, nennenswerte Leistungssteigerung erforderlich, die nur durch stärkere Triebwerke erzielt werden konnte. Die deutsche Antwort, die Entwicklung des Jagdflugzeuges Me 209 mit DB 603, benötigte jedoch weit mehr Zeit als erwartet.

Die Entscheidung für den Strahljäger Me 262 A-1a unterbrach den Produktionsanlauf der Me 209. Von da an ging es, bedingt durch die für zwei Muster unzureichende Fertigungskapazität, um die schwere Frage, die Me 209 wieder völlig zu streichen und vollkommen auf die Me 262 umzustellen oder eine vernünftige Überlappung in der gleichzeitigen Ausbringung beider Muster zu erreichen.

Hitler selbst entschied sich trotz der sicherlich zu erwartenden "Kinderkrankheiten" der Me 262 A-1a sowie der Einsatzerfolge der Bf 109 G-10 und G-14 für die "Überlappung" im Fertigungsablauf. Obwohl sich die Me 262 Ende 1944 als überlegenes Jagdflugzeug herausstellte, verhinderte der Kriegsverlauf die geplanten hohen Produktionszahlen. Lediglich einige Hundert der Strahljäger fanden sich schließlich beim JG 7, KG (J) 54 und dem Jagdverband 44 (Galland) im Einsatz, um nur die wesentlichen "Strahler-Verbände" zu nennen. Zahlreiche Jagdgeschwader waren indessen noch immer mit der Bf 109 ausgerüstet und flogen nun die Ausführungen G-10, G-14 und K-4. Die Me 262 A-1a - Staffeln bildeten die Ausnahme. Die nahezu totale Luftüberlegenheit der alliierten Verbände (8. USAAF) führte dazu, daß viele Maschinen entweder beim Start oder bei der Landung ein leichtes Opfer von Fernjägern wurden. Noch dazu wurden die Einsatzhorste in Mitteldeutschland oftmals das Ziel von Luftangriffen, so daß die Düsenjäger schließlich nach Bayern und den Raum um Prag zurückverlegt werden mußten, da keine intakten oder genügend langen Startbahnen mehr zur Verfügung standen. Die Kolbenjäger Bf 109 und Fw 190 konnten dagegen von kleineren Ausweichplätzen starten und landen, jedenfalls solange noch genügend Kraftstoff zur Verfügung stand.

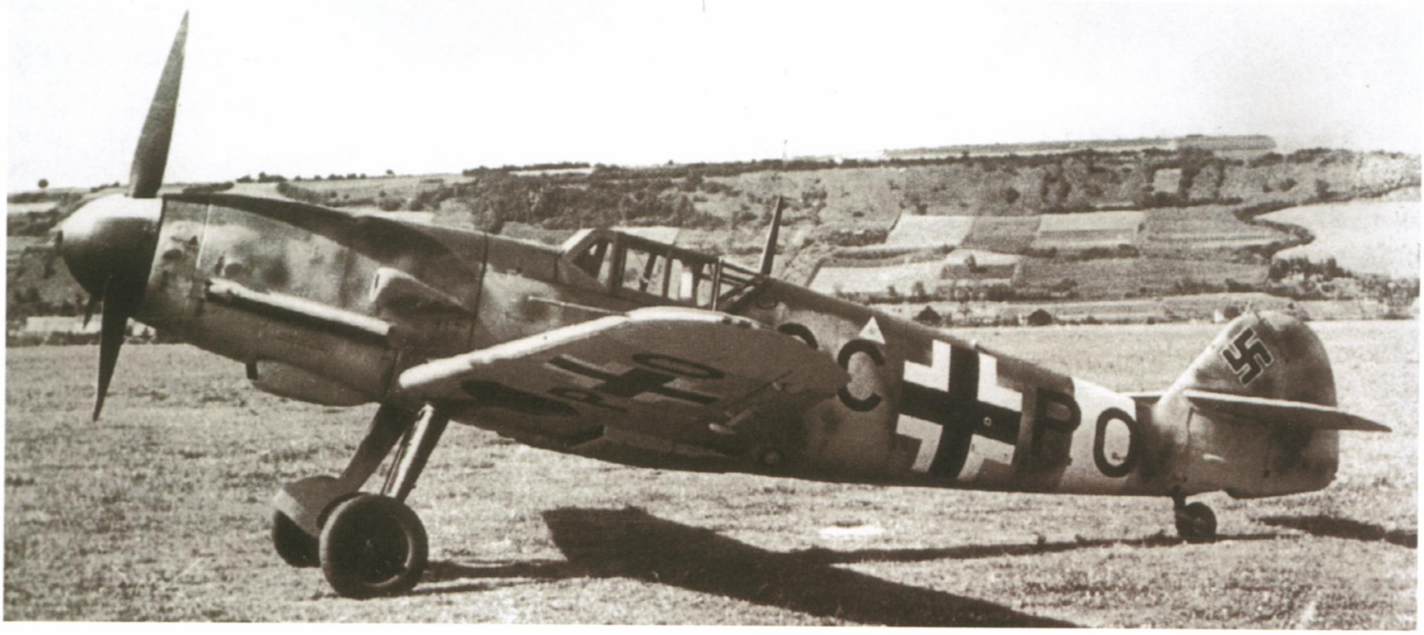
Trotz der eher kompakten Zellengestaltung und der hierdurch limitierten Treibstoffkapazität der Bf 109 wurde dieser einmotorige Jäger zum ersten militärischen Erfolgsprodukt der Messerschmitt-Werke.

Die immer wieder verstärkten DaimlerBenz-Triebwerke und der ständig den Erfordernissen des offensiven - wie defensiven - Einsatzes angepaßten Bewaffnung waren hierfür die unerläßlichen Garanten.

Messerschmitt Bf 109 G

Die durch den Krieg bedingte Forderung nach höheren Leistungen der Kampfflugzeuge, besonders im Bereich der einsitzigen Jäger, führte zwangsläufig zu immer neuen Varianten der Bf 109. Die Entwicklung fand ab Frühsommer 1942 mit der Bf 109 G ihren vorläufigen Höhepunkt. Dank des leistungsstarken DB 605A - Triebwerks von 1475 PS Startleistung wurden laut Werksangaben 650 km/h in 6000 m Flughöhe erreicht. Zellenseitig legte man, im Gegensatz zu den Vorläufern, besonderen Wert auf folgende Neuerungen:

Messerschmitt Bf 109 im Winter an der Ostfront. Foto: via Radinger



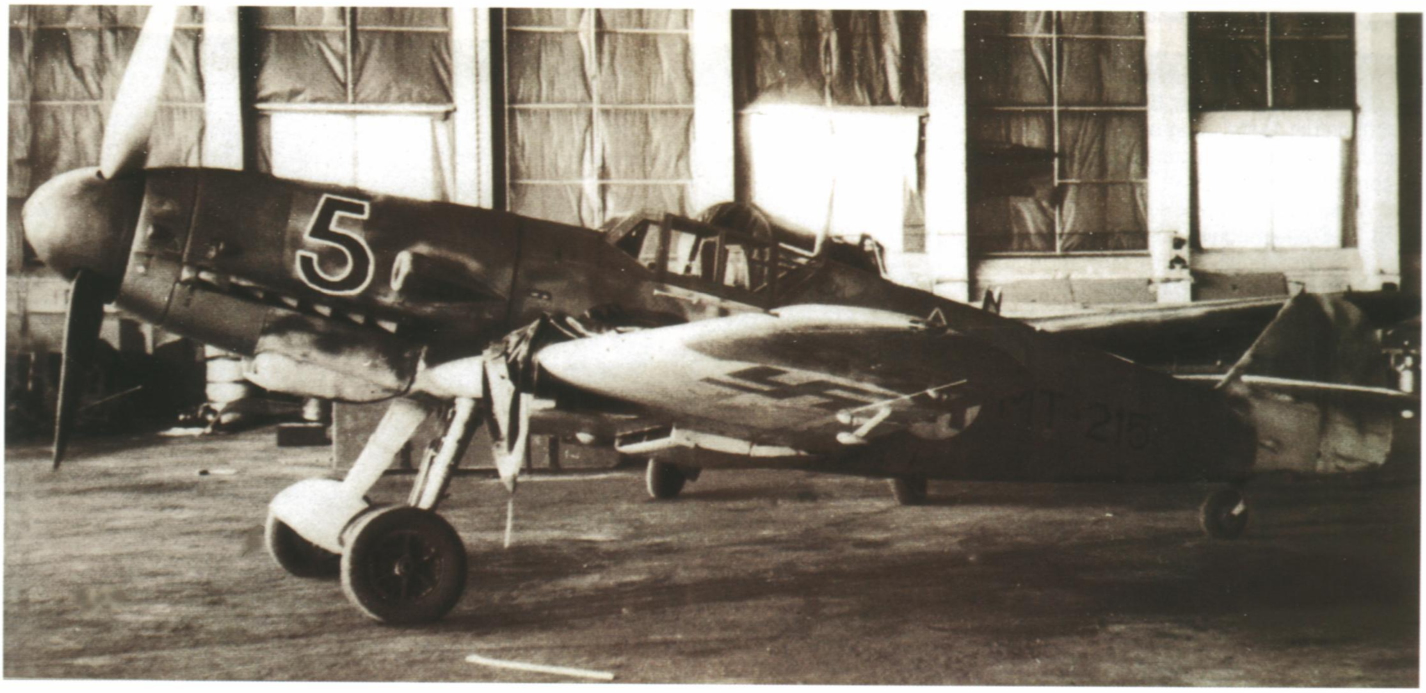
Messerschmitt Bf 109 G-1 während des Einflugs in Regensburg. Foto. MBB

- Ersatz des DB 601 durch den DB 605,
- vorbereiteter druckdichter Führerraum oder Druckkabine,
- ein auf 36 l vergrößerter Ölbehälter im Rumpf,
- ein verstärktes Tragwerk,
- zwei rollengelagerte Vorflügel,
- Vorbereitung für den späteren Einbau einer GM 1-Anlage,
- serienmäßige Beschläge für die Mitführung einer Abwurflast oder eines zusätzlichen Abwurftanks (zumeist 300 l Kapazität)
- eine serienmäßig installierte Rückenpanzerung für den Piloten mit Kopfschutz (Panzerplatte).

Die Starrbewaffnung änderte sich mehrfach und wird bei den einzelnen Versionen noch gesondert beschrieben werden.

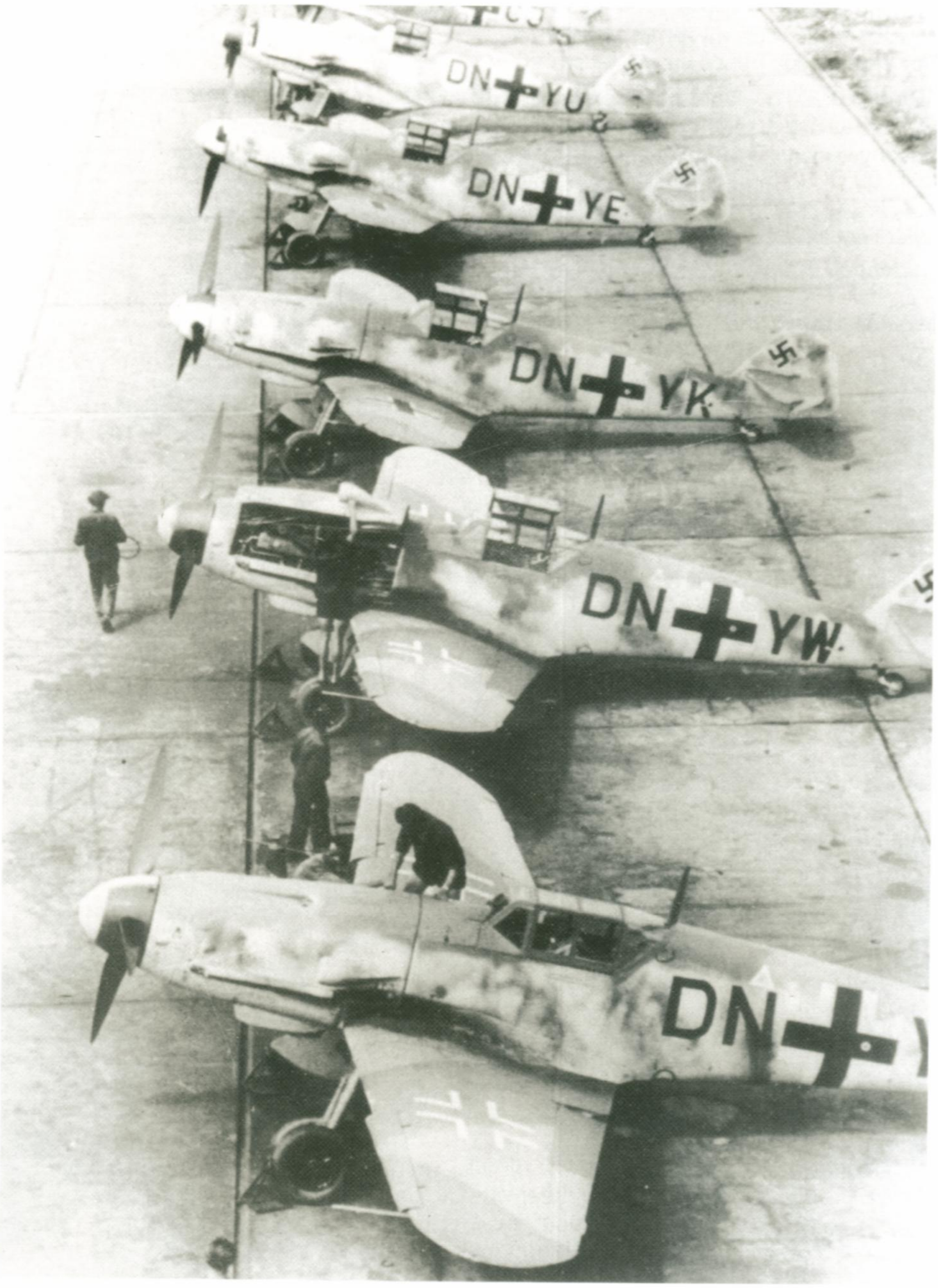
Folgende Hauptversionen der Bf 109 G wurden in Serie gebaut und sind in der offiziellen RLM - Typenübersicht vom August 1942 sowie der später erschienenen Aufstellung dieser Liste zu finden. Als Kurzübersicht zunächst einmal die wichtigsten Baureihen der Ausführung Bf 109 G:

Bf 109 G-1:	**Einsitziges Jagdflugzeug mit DB 605A und Druckkabine, FuG VIIa und FuG 25a, GM 1-Anlage ist als Rüstsatz möglich (Einbau im Tragwerk).**
Bf 109 G-2:	**Einsitziges Jagdflugzeug wie G-1, jedoch ohne Druckkabine und GM 1-Anlage.**
Bf 109 G-3:	**Einsitziges Jagdflugzeug, wie G-1, jedoch Einbau des FuG 16Z anstatt des FuG VIIa, Druckkabine.**
Bf 109 G-4:	**Einsitziges Jagdflugzeug, wie G-2, jedoch Einbau des FuG 16 anstatt des FuG VIIa.**
Bf 109 G-5:	**Einsitziges Jagdflugzeug, wie G-3, jedoch zwei MG 131 anstatt der MG 17.**
Bf 109 G-6:	**Einsitziges Jagdflugzeug, wie G-4, jedoch zwei MG 131 anstatt der MG 17.**
Bf 109 G-8:	**Einsitziger Nahaufklärer, wie G-6, mit zwei Reihenbildgeräten einer Robot II-Kamera.**
Bf 109 G-10:	**Einsitziges Jagdflugzeug, wie G-2/G-5/G-6/G-14/K-4 und der Starrbewaffnung/FT-Anlage der G-5.**
Bf 109 G-12:	**Zweisitziges Übungsflugzeug mit DB 605 A-1-Triebwerk und verkleinerter Tankanlage.**
Bf 109 G-14:	**Einsitziges Jagdflugzeug mit DB 605A sowie später mit DB 605 AS-Triebwerk.**
Bf 109 G-16:	**Einsitziges Jagdflugzeug mit DB 605L-Triebwerk.**



Bf 109 G-2 im Einsatz bei der Finnischen Luftwaffe.

Foto: MBB



Bf 109 G-0

Eine zahlenmäßig geringe Nullserie (Bf 109 G-0) wurde bereits im Herbst 1941 erprobt, jedoch standen damals noch keine DB 605 in ausreichender Zahl zur Verfügung, so daß notgedrungen DB 601E eingebaut werden mußten. Die zwölf Musterflugzeuge Bf 109 G-0 (mit DB 601E) trugen die Werknummern 14 001 bis 14 003 (Zulassungen VJ+WA bis VJ+WC), die WerkNrn. 13438 bis 13442 (CC+ZM bis ZO) sowie die WerkNrn. 13496, 13500 und 13506. Em Teil der Maschinen wurde mit einem 300 l-Abwurfbehälter ausgerüstet und trug dann die Bezeichnung Bf 109 G-0/R3.

Bf 109 G-1

Die Bf 109 G-1 (WerkNrn. 1300-1350 und 14040-14150) wurde als einsitziges Höhenjagdflugzeug mit Druckkabine konzipiert. Die Maschinen wurden an die 11./JG 1 sowie wenig später an die 11./JG 26 als Ausrüstung der "Höhenjagdstaffeln" geliefert und Ende 1942 in den Mittelmeerraum verlegt.

Einflugbetrieb der Bf 109 G-1 in Augsburg.

Foto: MBB

Weitere G-1 fanden sich bei den Jagdgeschwadern 1 und 11. Ein Teil der Jagdeinsitzer (G1/R2) erhielt zur Leistungssteigerung die GM 1-Anlage. Dieser Einbau diente zur Erhöhung der Notleistung oberhalb der Volldruckhöhe mittels Zusatzeinspritzung von Sauerstoff.

Das Verfahren war von 0. Cuno und W. Baist (E-Stelle Rechlin E3) zusammen mit der Niedersächsischen Gerätebaugesellschaft ab Winter 1939 entwickelt worden. Ab etwa 1941 wurde die Anlage mit kälteverflüssigtem GM 1-Stoff serienreif.

Nachdem Musteranlagen mit der Ju 86 P und R erprobt worden waren, rüstete man erste Bf 109 und Fw 190 mit GM 1-Zusatzeinspritzung aus. So erreichte R. Klein mit seiner Bf 109 G-1/R2 in 12.000 m Höhe eine Geschwindigkeit von etwa 660 km/h und schließlich eine Gipfelhöhe von 13.800 m. Hierbei wurden dank der GM 1 (N20) - Einspritzung von 0,1 kg/s eine kurzzeitige Mehrleistung von durchschnittlich 350 PS erzielt. Da ab 1944 verstärkt Triebwerke mit Mehrstufenlader zum Einsatz kamen, erübrigte sich die Nachrüstung der GM 1-Anlage zunehmend.

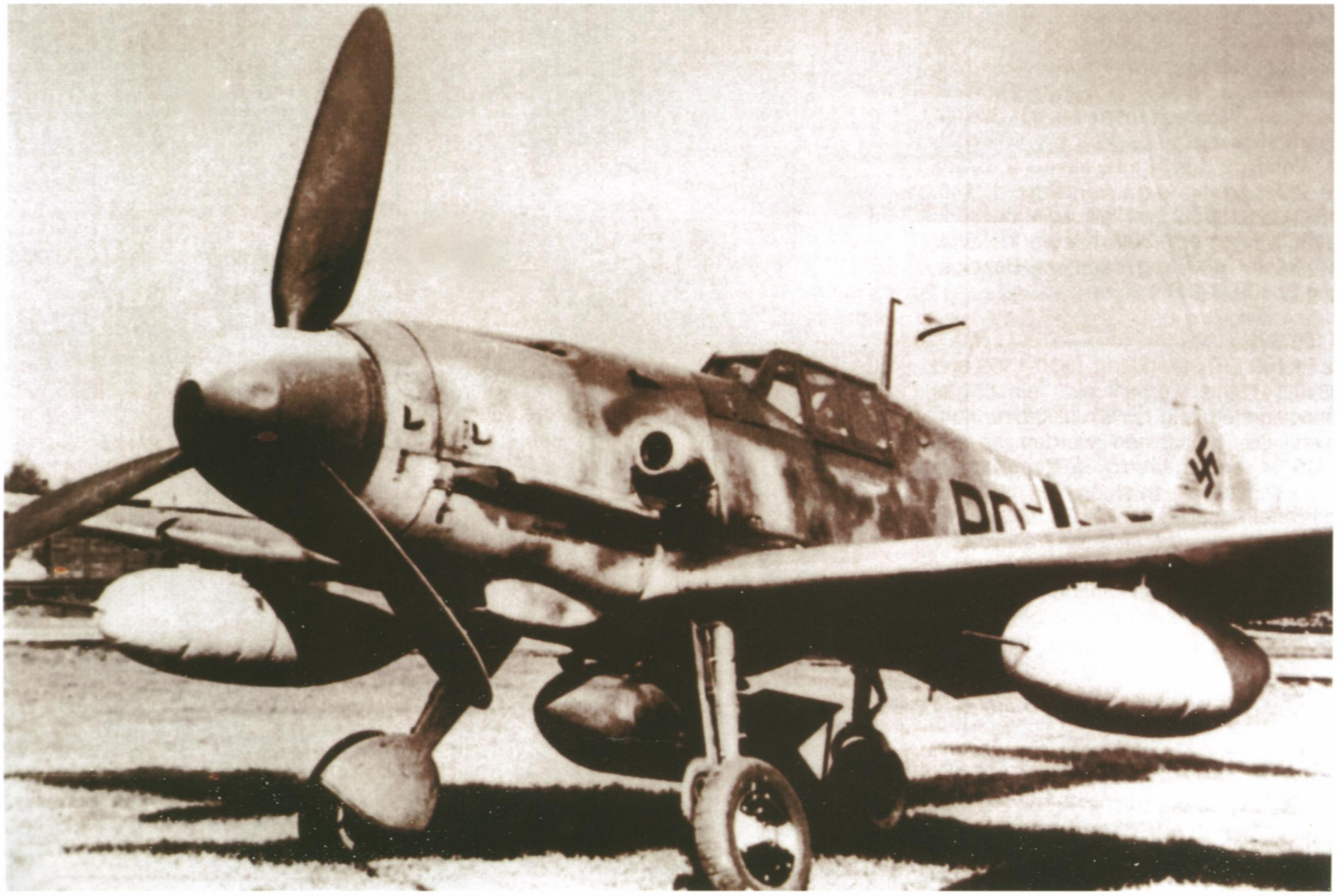
Folgende Rüstsätze für die Bf 109 G-1 fanden sich bei der Truppe im Gebrauch:

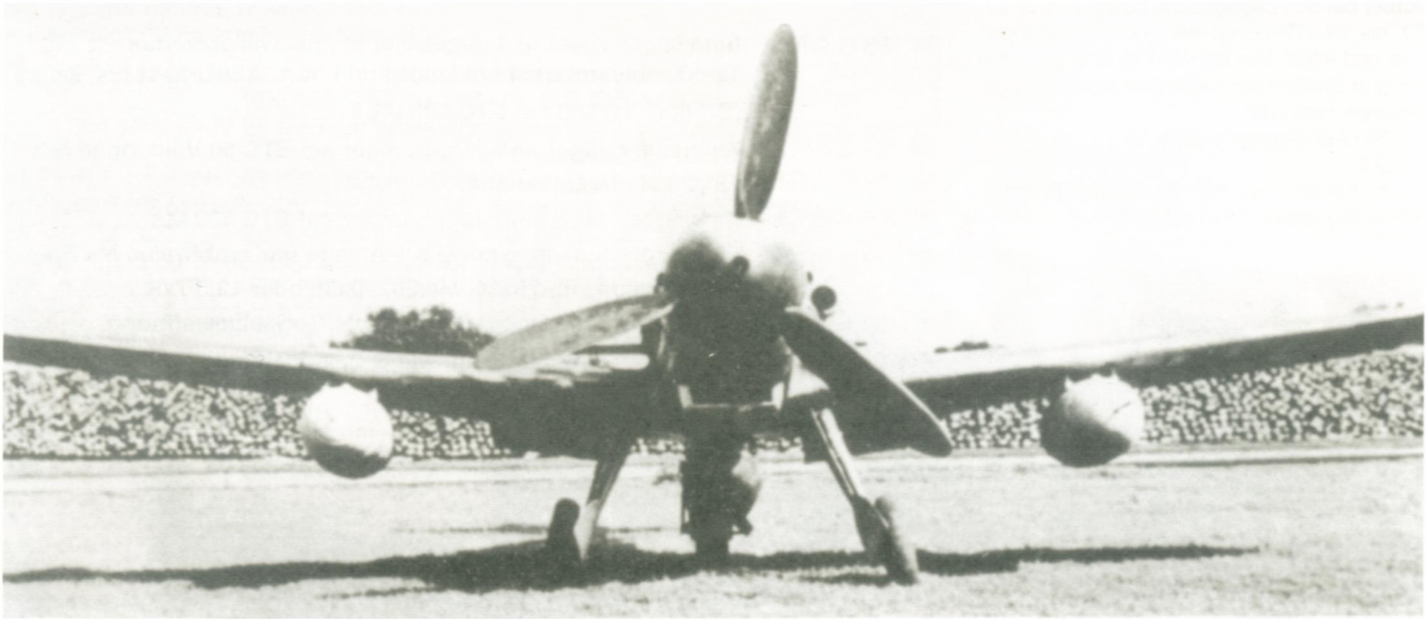
Einstellarbeiten am Daimler-Benz-Flugmotor. **Foto: via Herwig**

- Bf 109 G-1/R1:	**Einsitziges Jagdflugzeug wie G-1, jedoch ohne Rückenpanzerung und ohne Abwurfanlage.**
- Bf 109 G-1/R2:	**Auklärer mit Rb 50/30, ohne Motorkanone (MG 151/20) 300 L-Abwurfbehälter und GM 1-Anlage**
- Bf 109 G-1/R3:	**Einsitziges Jagdflugzeug mit 300 l-Zusatzbehälter (Produktion bei Erla/Leipzig).**
- Bf 109 G-1/R6:	**Einsitziges Jagdflugzeug mit Gondelbewaffnung mit zwei MG 151/20.**

Eine der versuchsweise nach dem Vorschlag Fieslers mit zwei 300 l-Abwurfbehältern und einer SC-500 ausgerüsteten Bf 109 G-3/R1.

Foto: MBB





Die Maschinen des Typs G-1 und möglicherweise auch die Ausführungen G-3/G-5 lassen sich an einer kleinen Hutze auf der linken Rumpfseite zwischen der Ausschußöffnung der starren Rurnpfbewaffnung sowie der Laderansaugöffnung erkennen. Die zusätzliche Öffnung führte dem Luftverdichter die nötige Außenluft zu. Ferner kam es zur Änderung der rückwärtigen Plattenpanzerung, die teilweise durch Panzerglas ersetzt wurde.

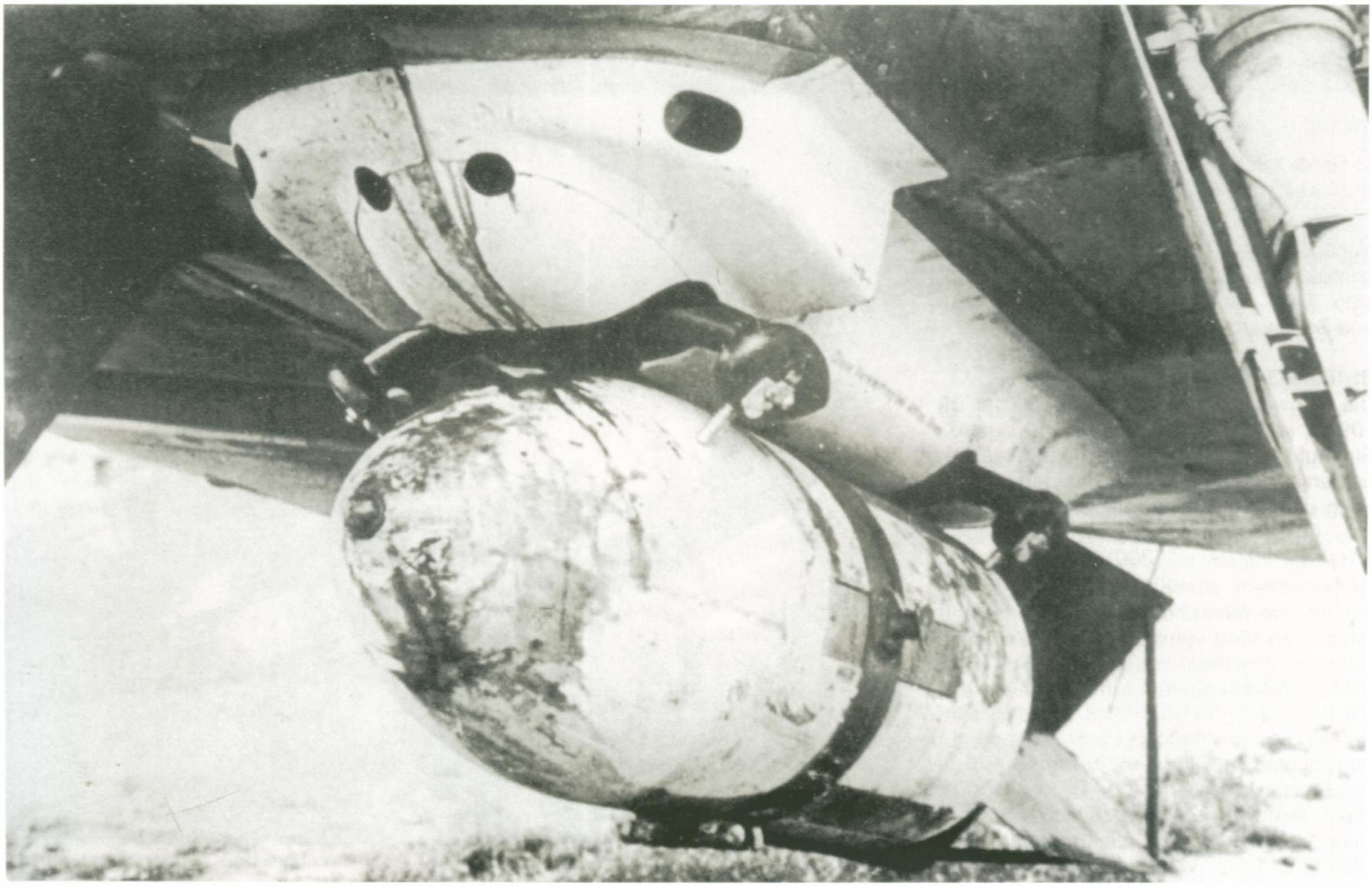
Auch die MG 151/20 - Gondelbewaffnung war seitens des Generals der Jagdflieger schon lange gefordert worden. Doch erst im Mai 1942 konnte das Technische Amt die notwendigen Unterlagen für die MG 151/20-Gondeln zusammenstellen und hieraus wurde die G-1/R6.

Bf 109 G-2

Parallel zur Fertigung des Höhenjägers G-1 wurde bei Messerschmitt mit der Produktion der Serienausführung Bf 109 G-2 (WerkNrn. 10300-10900, 13400-14000 sowie 14000-14850) begonnen. Die Maschinen fanden sich nahezu auf allen Kriegsschauplätzen wieder.

Eine weitere Ansicht der Bf 109 G-3/R1 mit zusätzlichen Abwurfbehältern.
Foto Radinger

Nahaufnahme des ETC 500 IXb, das außer bei der G-2/R1, auch bei zahlreichen anderen einsitzigen Jagdbombern Verwendung fand.
Foto: Radinger



Außer bei den Jagdgeschwadern 2, 3, 5, 27, 51 bis 54, 77 sowie bei den Jagdgruppen Ost und West war die Bf 109 G-2 auch bei einigen Staffeln der folgenden Aufklährungsgruppen vertreten:
2. (H) / Aufklärungsgruppe 14
NAG 2
sowie bei jeweils einer Staffel der Fernaufklärungsgruppen 122 und 123.

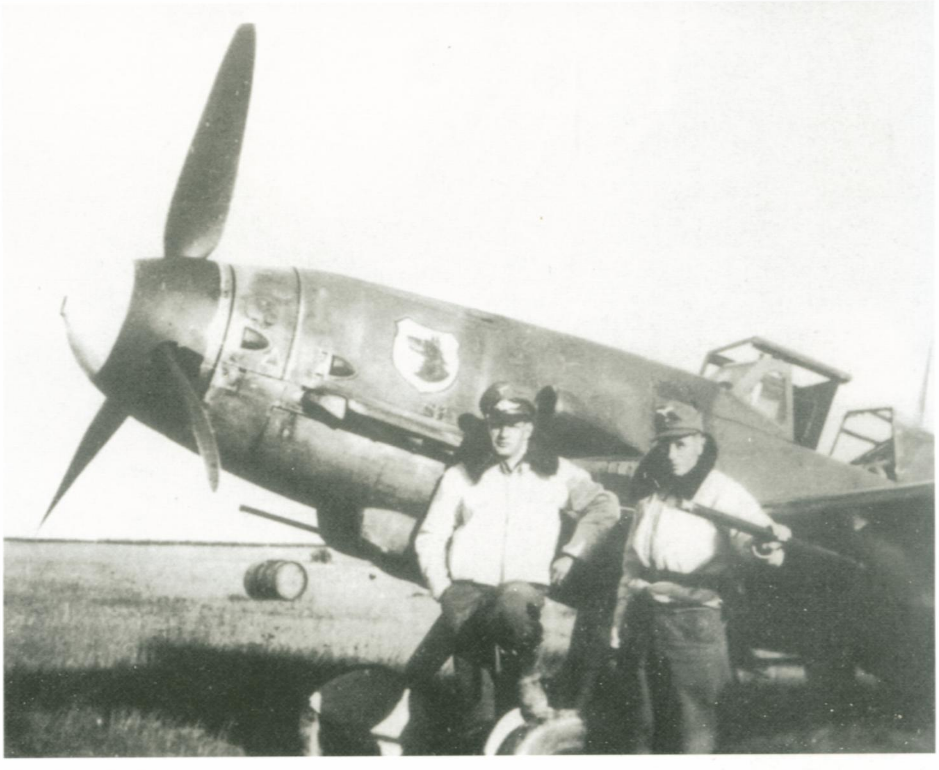
Es gab folgende Versionen: (siehe Tabelle rechts)

Bf 109 G-2/R1:	**Einsitziger Jäger und Jagdbomber mit zwei abwerfbaren 300 l Tanks, abwerfbarem Lastsporn und max. Abwurflast bis 500 kg (SC 500, SD 500 am ETC 500 IXb).**
Bf 109 G-2/R2:	**Einsitziger Jäger und Jagdbomber mit ETC 50 VIIId, ohne MG 151/20 als Motorkanone.**
Bf 109 G-2/R3:	**Einsitziger Jäger und Jagdbomber mit ETC 500 IXb.**
Bf 109 G-2/R4:	**Einsitziger Aufklärer mit GM 1-Anlage und wahlweise als Reihenbildgerät: Rb 75x30, 50x30, 20x30 oder 12,5/7x9.**
Bf 109 G-2/R6:	**Einsitziger Jäger mit MG 151/20 als Gondelbewaffnung.**
Bf 109 G-2/U2:	**Einsitziges Jagdflugzeug, wie G-2, jedoch mit Me P6-Bremsluftschraube.**

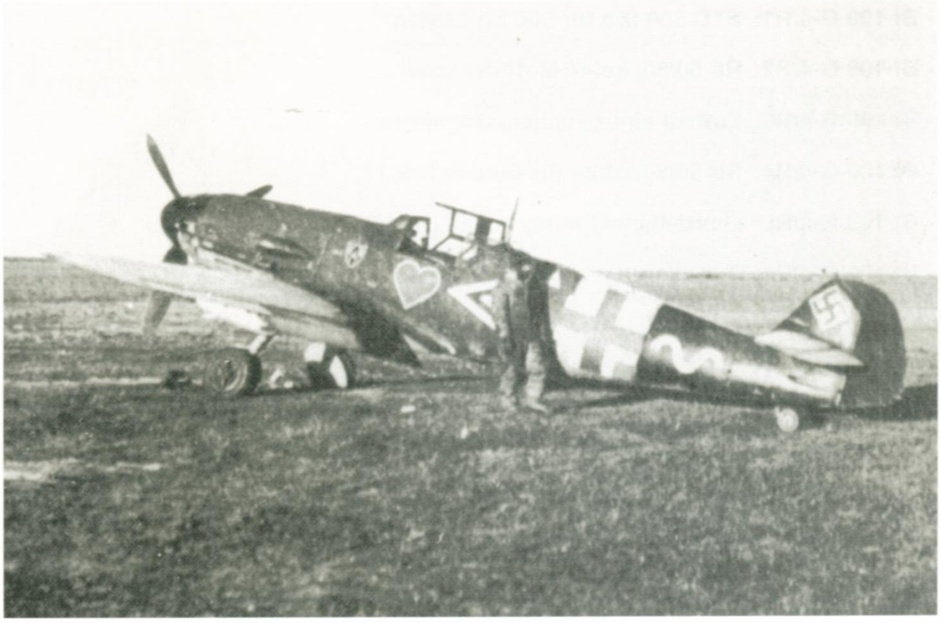
Bf 109 G-2 des JG 54 im Osten. (Lutz)

Nachdem die leistungsfähigeren Nachfolgemuster bereitstanden, wurden die meisten G-2 den Ergänzungsjagdgruppen und Schulverbänden übergeben.

Bf 109 G-3
Die G-3 war die zweite Ausführung der Bf 109 G, welche eine Druckkabine besaß. Bis auf die beiden kleinen Lutteinlässe beiderseits der vorderen Kabinenverkleidung unterschied sich die G-3 kaum von der G-4. Die einsitzigen Höhenjäger (WerkNrn. 16250 - 16300) kamen bei den zuvor genannten Höhenstaffeln sowie bei der Ergänzungsjagdgruppe West und der NAG-Ergänzungsgruppe ab 1943 in relativ geringer Zahl zum Einsatz. Von dem geplanten Einbau einer GM 1-Anlage verzichtete man im Stab des GLZ jedoch Ende März 1943 zunächst. Erst einige Monate später kam man darauf zurück und befahl die Umrüstung der G-3 im Erla-Werk in Antwerpen unverzüglich mit zehn Maschinen, ab Mai 1943, aufzunehmen. Ab August 1943 war die Umrüstung von 35 Bf 109 pro Monat geplant.



Bf 109 G-3/R6 der III./JG 77 **Foto: via Dressel**

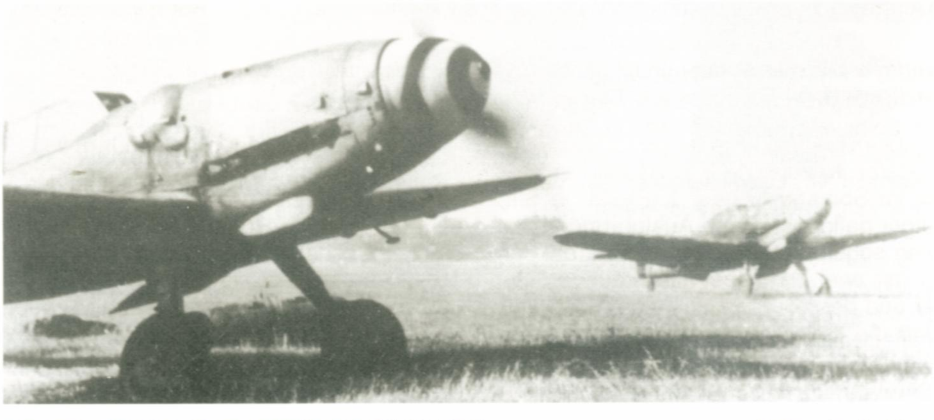


Die G-4 von Hannes Trautloft, dem Kommodore des JG 54, 1943. Foto: Heck

Einzig die ausreichende Bevorratung des GM-Stoffes bereitete anfangs noch erhebliche Schwierigkeiten.
Von der Bf 109 G-3 gab es die Ausführungen G-3/R1 (ETC 500 IXb), G-3/R2 (GM 1-Anlage), G-3/R3 (300 l-Abwurftank) und G-3/R6 (MG 151/20 als Gondelbewaffnung).

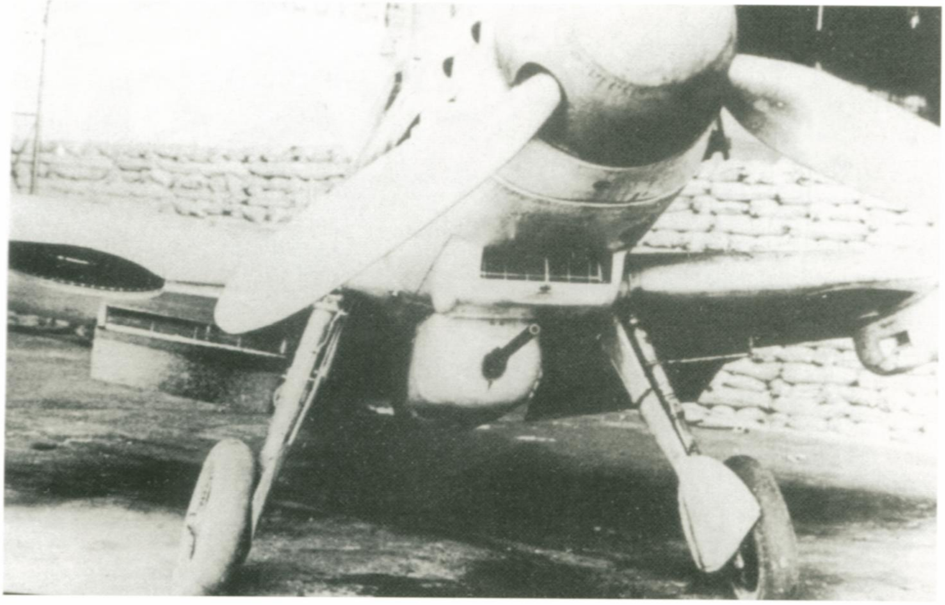
Bf 109 G-4
Schon im Herbst 1942 wurde die Ausführung Bf 109 G-4 in nennenswerten Stückzahlen aufgelegt. Die ersten dieser Einsatzflugzeuge wurden etwa im November 1942 zu den Frontverbänden überführt.
Die Maschinen trugen Werknummern der folgenden Blöcke:
10850- 10900
10900-11000
14850-15200
16200-16250
19000-20000
Bei diesen Werknummern sind auch einige wenige G-3 sowie diverse G-6 mit enthalten.
Wegen des gestiegenen Fluggewichts wurde eine Verstärkung des Fahrwerks notwendig. Der Grund hierfür war nicht zuletzt die Möglichkeit, diverse Abwurfwaffen oder eine Gondelbewaffnung mitzuführen.
Sechs der Rüstsätze sind bekannt:

Messerschmitt Bf 109 G-5 bei der Reichsverteidigung. Foto. via Bekker

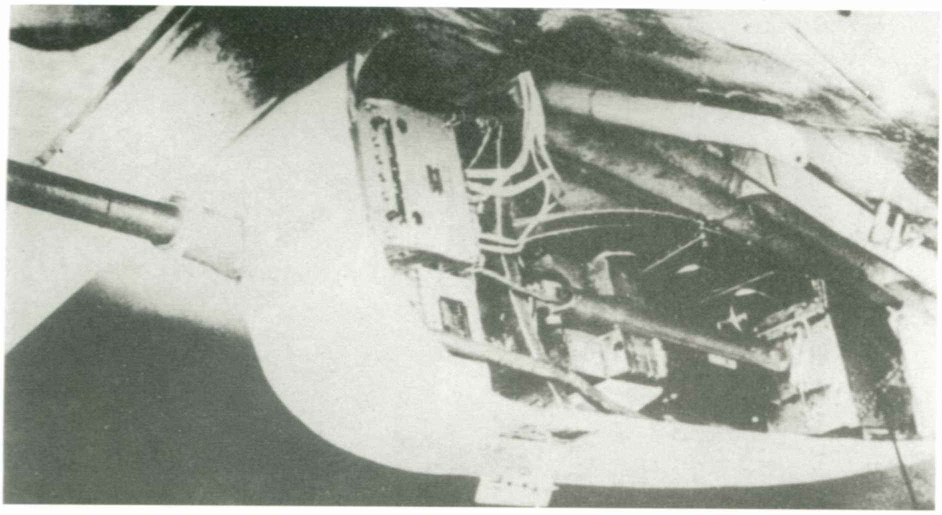


Eine mit DB 605 AS ausgerüstete Bf 109 G-5. Foto: via Bekker

- **Bf 109 G-4/R1: ETC 500 IXb für 500 kg-Lasten**
- **Bf 109 G-4/R2: Rb 50/30, keine Motorkanone**
- **Bt 109 G-4/R3: Einbau eines Reihenbildgerätes**
- **Bt 109 G-4/R4: Rb 50/30, ohne die beiden MG 17**
- **Bf 109 G-4/R6: Gondelbewaffnung mit MG 151/20**
- **Bf 109 G-4/R7: Peilrufanlage (nur Musterbauten)**



Die Messerschmitt Bf 109 G-4 mit aus drei MG 151/20 - Gondeln bestehender Außenbordbewaffnung. **Foto: via Radinger**



Geöffnete zentrale Waffengondel der Bf 109 G-4. **Foto: via Radinger**

Die G-4/R3 (WerkNr. 14136) wurde als Aufklärer im Juni 1943 in Rechlin erprobt und im Sommer bei der 1.(F)/120 in Stavanger geflogen. Diese Ausführung stellte einen sogenannten "Gewaltaufklärer" dar, der mit zwei Zusatzbehältern ausgerüstet war und dessen Musterflugzeug Mitte Juli 1943 die E-Stellen - Erprobung mit dem Nachfliegen erfolgreich abschloß.

Mehrere Monate früher, am 27.01.1943, hatte das Luftflottenkommando 3 einen kurzen Erfahrungsbericht über die verbesserte Starrbewaffnung der Bf 109 G-4 verfaßt:

"Die Verstärkung der Bewaffnung der Bf 109 G-4 durch zwei Gondeln unter den Flächen geht auf Kosten der Leistung, besonders in (der) Höhe. (Die) Lfl. 3 untersuchte deshalb den Anbau eines MG 151/20 unter dem Rumpf hinter dem Ölkühler, gesteuert durch die Luftschraube schießend. Dabei wurde auf die Flächengondel der Me 163 zurückgegriffen und diese durch einen weiteren Zwischenträger an der ETC-Aufhängung befestigt. Munitionsvorrat 80 Schuß. Die Gewichtserhöhung durch den Anbau wird ausgeglichen durch Ausbau der über dem Motor liegenden zwei MG 17, deren Schußleistungen ungenügend sind. Der Geschwindigkeitsverlust wird teilweise ausgeglichen durch Verkleiden der beiden Ausschußöffnungen der ausgebauten MG 17.

Mit dieser Ausführung und mit dem zusätzlichen Anbau der zwei Flächengondeln wurden folgende Vergleichswerte erflogen:

a) Geschwindigkeitsverlust mit Rumpfgondel allein 8 km/h und mit allen drei Gondeln 28 km/h, gestoppt im Viereckslflug mit gleicher Dauerleistung.

b) Steigzeit mit Kampfleistung bei gleicher Geschwindigkeitsanzeige mit

	Rumpfgondel	mit drei Gondeln
auf 8 km	11,00 min	13,0 min
auf 9 km	14,50 min	16,75 min
auf 10 km	18,75 min	22,00 min

c) Geschwindigkeitsanzeige mit Rumpfgondel: 425 km/h.

- mit drei Gondeln: 400 km/h.

d) Mit drei Gondeln fahren in 10,35 km Höhe, in geradem Steigflug mit Vollgas und Handverstellung der Drehzahl auf 2800 U/min die Vorflügel aus und das Flugzeug war kaum noch in der Lage, Flachkurven zu fliegen.

Auf Grund dieser Ergebnisse bittet die Luftflotte 3:

a) Ausrüstung der Bf 109 G-3 für Höhenjäger mit Rumpfgondel MG 151/20 und ohne MG 17. Bei Ausrüstung der Bf 109 G-5 kann auf die Rumpfgondel verzichtet werden.

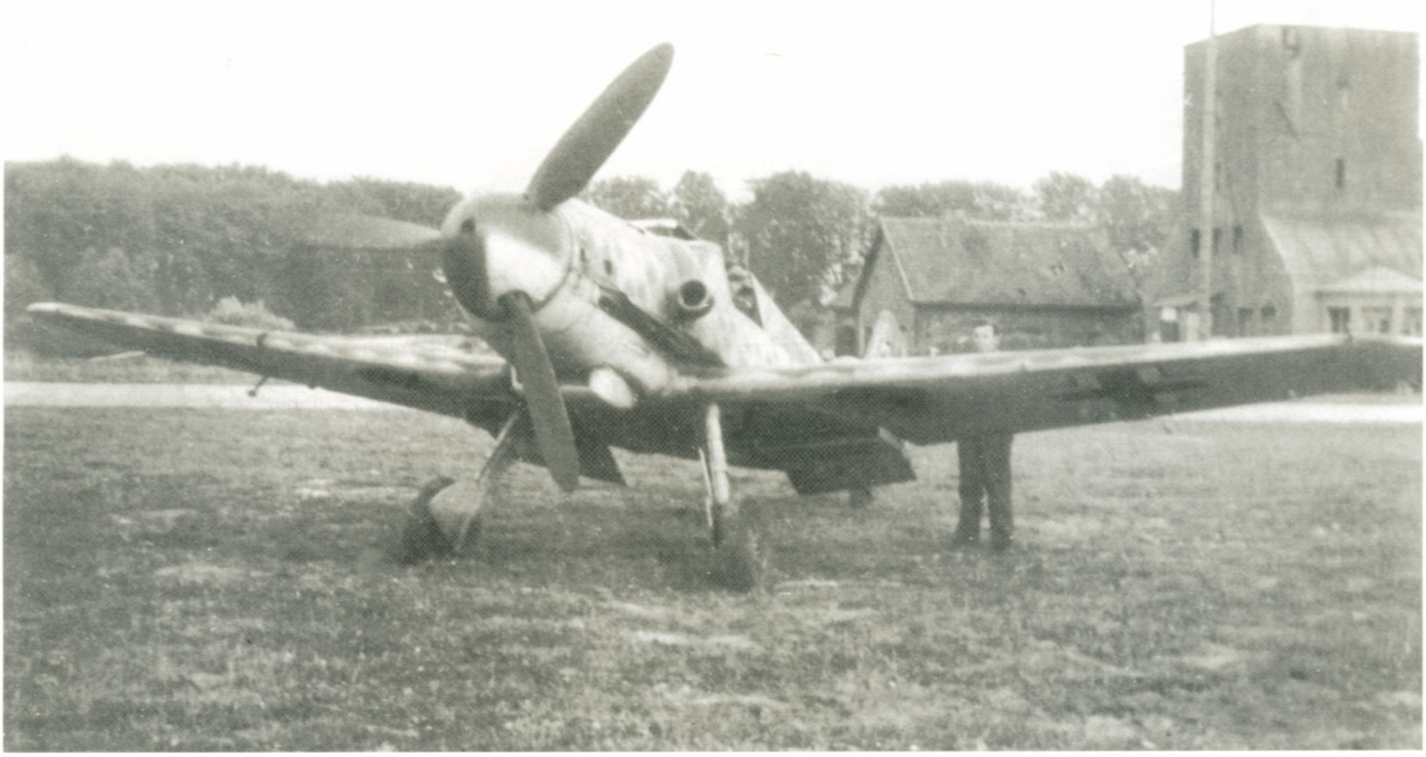
b) Ausrüstung der Bf 109 G-4 und G-6 für Normaljäger mit Rumpfgondel MG 151/20, damit auf die beiden Flächengondeln infolge der schlechteren Flugleistungen und -eigenschaften verzichtet werden kann.

Zur Frage der Ausrüstung mit Rumpfgondeln führt die Luftflotte 3 an, daß etwa 100 Gewehrträger (d.h. die Waffenlafette, d.Verf.) bereits bei Firma Messerschmitt AG Augsburg vorhanden sind, die für die Me 163 vorgesehen waren, aber vorerst nicht benötigt wurden. Die Anbringung der Zwischenträger könnte in Werften der Lfl. 3 erfolgen, nicht dagegen die Anfertigung der Verkleidungsbleche, da keine Ziehpressen zur Verfügung stehen.

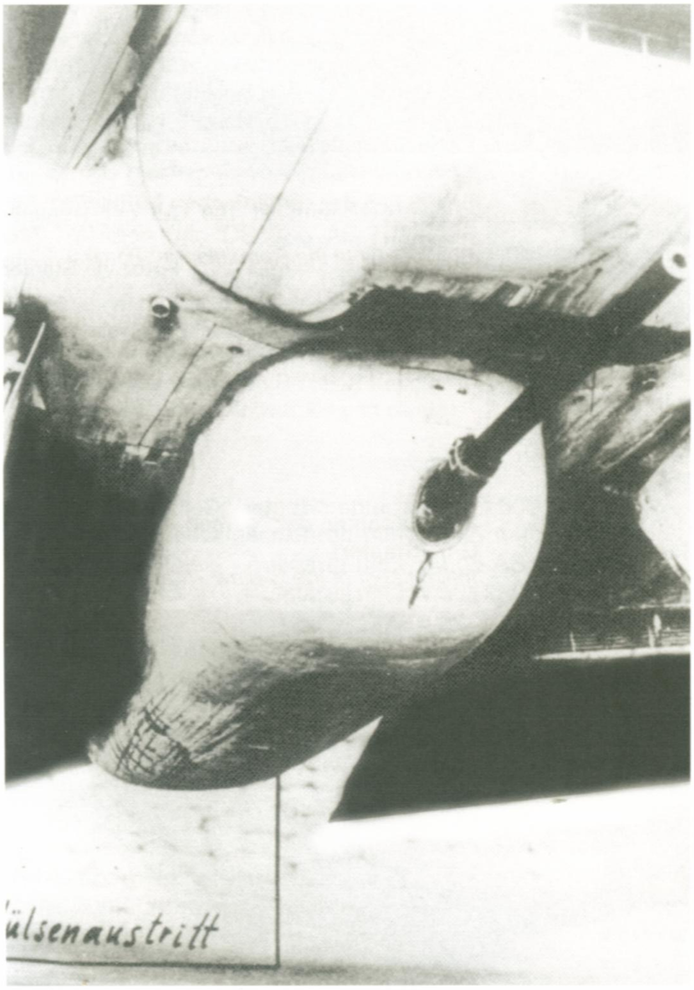
Bei serienmäßiger Ausführung der Rumpfgondel sind noch verschiedene Erfahrungen zu berücksichtigen, wie z.B. Verlegen der elektrischen Geräte aus der Gondel heraus, Versteifen der Patronenzuführung usw .

Ebenso wäre auch zu empfehlen, daß dann ebenfalls die Motorkanone MG 151/20 auf elektrische Munition umgestellt wird, um Verwechslungen bei der Munitionierung der beiden MG 151/20 zu vermeiden."

Soweit der authentische Bericht des Luftflottenkommandos 3. Trotz allem kam die zentrale Waffengondel niemals als serienmäßiger Rüstsatz heraus.

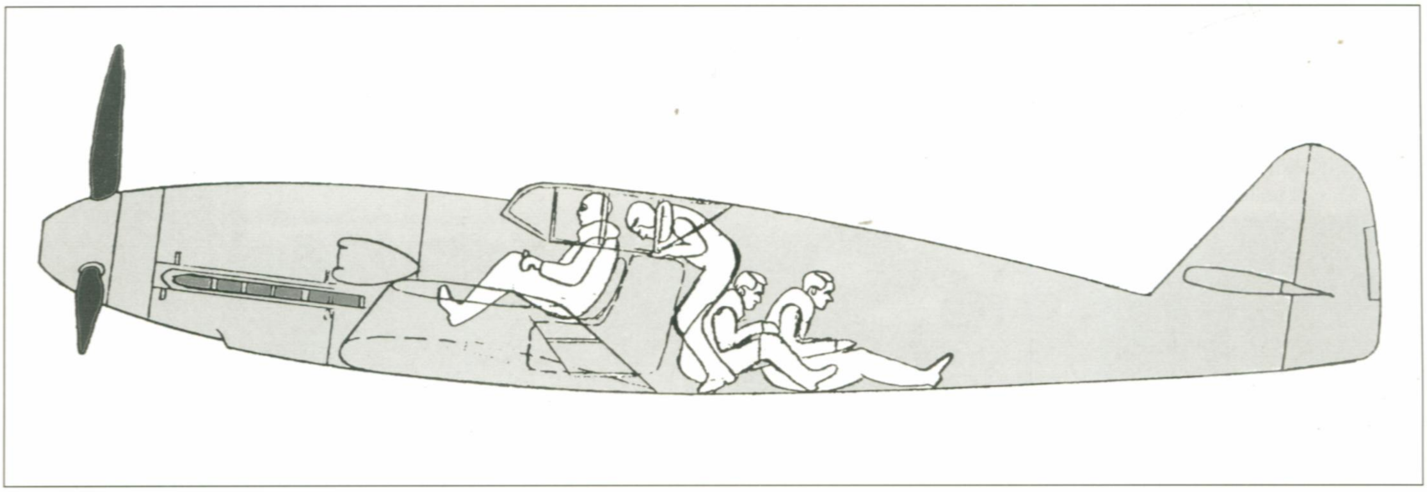


Messerschmitt Bf 109 G-5 ohne Gondelbewaffnung und Abwurfbehälter kurz nach der Auslieferung. Foto: via Bekker



Die von der Me 163 übernommene MG 151/20 - Waffengondel. Foto: via Radinger

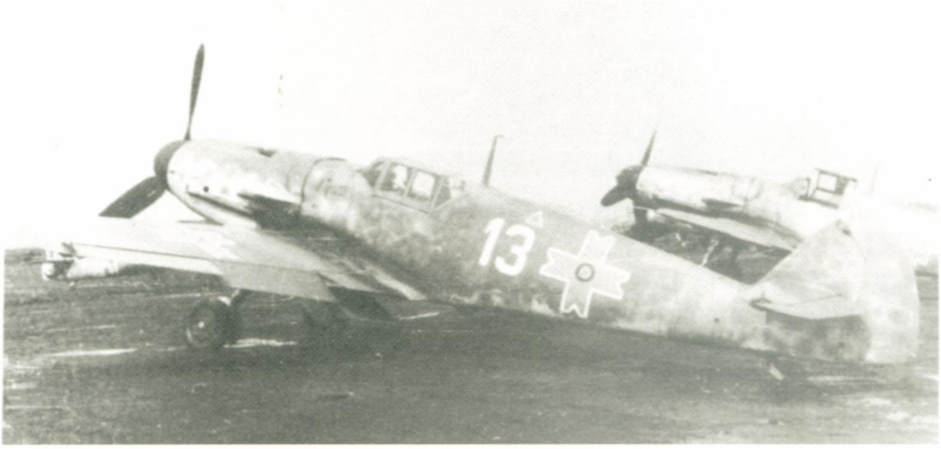
Nivellierung der Querruder einer Bf 109 G-6 vor der Auslieferung. Foto: FAG Frankfurt/Main



Zeichnung der Messerschmitt Bf 109 G-3 mit ausgebautem Kopfpanzer und FT-Gerät, um drei Mann zusätzlich zu transportieren (29.05.43). **Foto: MBB**

Bf 109 G-5
Der einsitzige Jäger Bf 109 G-5 stellte die letzte in Serie gebaute Höhenjäger-Ausführung mit Druckkabine dar. Da zwischenzeitlich die Entwicklung der Bf 109 G-6 in der Entwicklung fortgeschritten war und außerdem höhere Leistungen versprach, erlebte die Ausführung G-5 schließlich nur eine begrenzte Verwendung bei den Jagdgeschwadern.

Am 12. 05. 1942 wurde von GFM Milch in Rechlin mit den für die Entwicklung und Flugzeugproduktion Verantwortlichen über die Verbesserung der Lage im Bereich der Höhenjäger gesprochen. Anschließend wurde das Technische Amt GL/C mit folgenden Untersuchungen beauftragt:



Messerschmitt Bf 109 G-5 der Rumänischen Luftwaffe.

Foto: via Stapfer

- Bf 109 G:	**mit radikaler Gewichtserleichterung im Bereich der Panzerung, Bewaffnung und des passiven Tankschutzes**
- Bf 109 G:	**mit reduziertem Fluggewicht, voller Bewaffnung und 50 % Munitionsvorrat für die Starrbewaffnung**
- Bf 109:	**mit vergrößertem Tragwerk, Kampffähigkeit nur in großen Höhen und erheblich reduziertem Fluggewicht**
- Bf 109:	**mit DB 628 - Höhentriebwerk und Normalfläche**
- Bf 109:	**mit DB 628 - Höhentriebwerk und vergrößerter Fläche**
- Bf 109:	**mit Höhentriebwerk, Abgasturbine und vergrößerter Fläche**

Flugaufnahme der "Gelben 7", einer Bf 109 G-5 der Rumänischen Luftstreitkräfte.

Foto: via Stapfer

Im Grunde sollten diese Untersuchungen den Weg zum Höhenjäger Me 155 vorgeben, ein Jagdflugzeug-Entwurf, der ab 1944 Blohm & Voss zur Entwicklung übergeben wurde. Inzwischen aber mußten sich die Verbände mit zahlreichen Zwischenlösungen und deren nicht immer optimaler Technik auseinandersetzen.

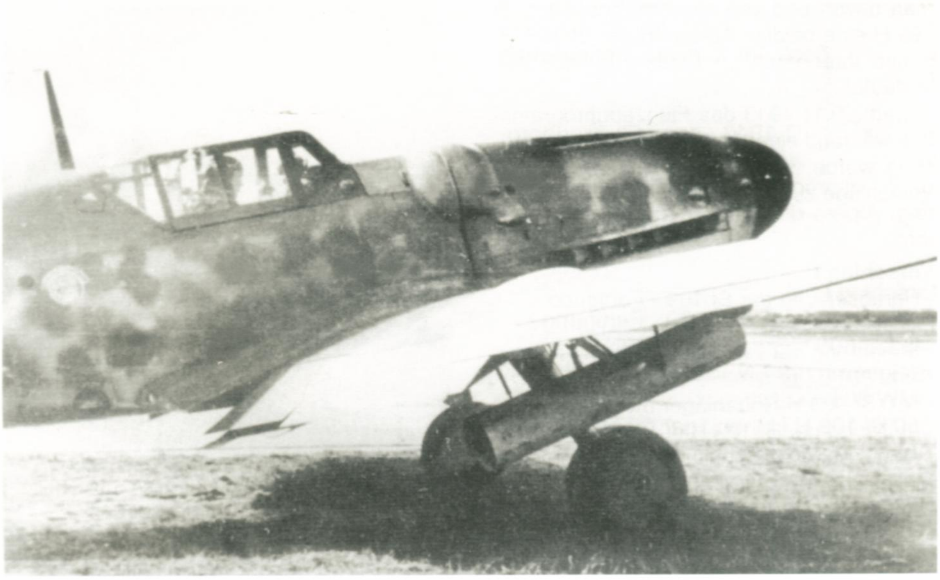
So beschwerten sich Oberst Gallant und Oberstleutnant Petersen im Sommer 1942 über die undichte Druckkabine der Bf 109 G-1 und G-3, den Eintritt von Pulvergasen in die Kabine, die große Hitze bei Sonneneinstrahlung und die Betriebsunsicherheit der Luftverdichter. Em Teil der Probleme war selbst bei den ersten G-5 noch nicht zufriedenstellend gelöst.

Im Herbst 1943 trafen die ersten Bf 109 G-5 bei den Jagdgeschwadern (JG 1, 3 und 11) ein. Die meisten Maschinen wurden im Rahmen der Reichsverteidigung und über dem besetzten Westeuropa mit Erfolg eingesetzt. Ferner verfügten die III./EJG 1 und die I./EJG 2 sowie vier Nahaufklärungsgruppen (2, 11 bis 13) und (F)/123 über die G-5.

Die Maschine entsprach der in Großserie gefertigten Bf 109 G-6, besaß jedoch eine Druckkabine, wie sie auch bei der G-1 und G-3 installiert worden war. Die einsitzigen Jäger liefen gleichzeitig mit der G-6 vom Band. Die meisten Bf 109 G-5 gehörten zum Werknummern-Block 110000 - 110500, einige wenige finden sich ferner ab der WerkNr. 412001. Die meisten Bf 109 des WerkNummern-Blocks 412000 - 413000 gehörten aber zur Ausführung G-6. Im Sommer 1943 traten zwar noch Probleme mit dem Beschlagen der Kabinenverglasung bei Hohenflügen auf, später gelang es aber, den Luftverdichter zu verbessern und so diese störenden Einflusse auszuschalten.

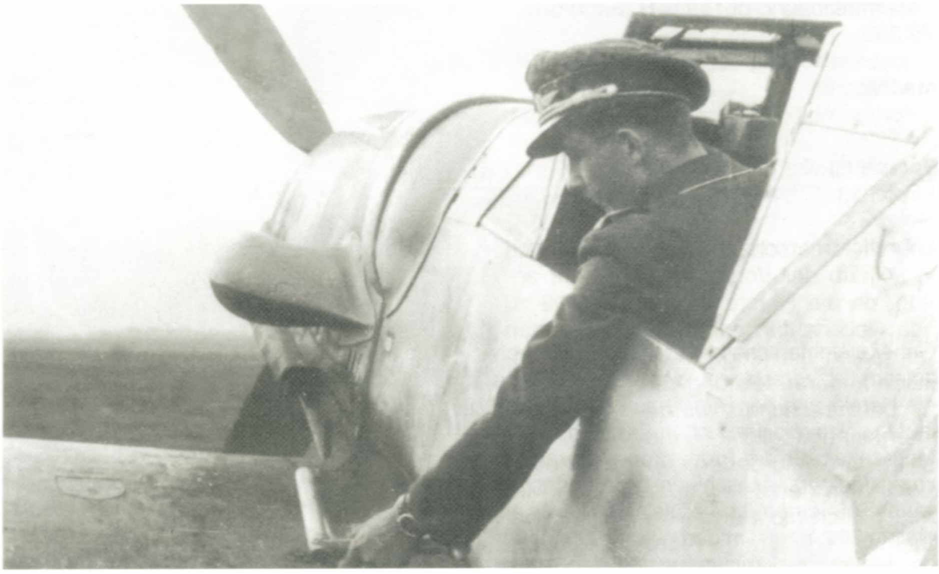
Im Dezember 1943 sprachen sich die Flugzeugführer gegenüber Vertretern der E-Stelle Rechlin sehr positiv über die verbesserte G-5 aus, da es zu relativ wenigen Ausfällen gekommen war. Problematisch war allein der Abwurf der Kabinenhaube sowie die Hand habung der Druckkabine. Die Zahl der im Einsatz befindlichen G-5 wurde seitens Piloten und Luftwaffenführung jedoch als viel zu gering erachtet.

Als Bf 109 G-5/R2 wurde wenig später eine Ausführung des Höhenaufklärers mit GM 1-Anlage und DB 605 AS-Triebwerk gefordert. Worauf sich Milch mit dem Bau von vorerst 20 Maschinen (G-5/R2/AS) auseinandersetzte. Mindestens vier Versionen mit 70/115 l oder 85/115 l fassender GM-Tanks wurden entwickelt:



Bei dieser Bf 109 G-6/AM mit Rüstsatz BR 21 sitzt unterhalb der rechten Verkleidung des Rumpf-MG 131 der dort eingebaute Ladeluftverdichter.

Foto: via Griehl



Nahaufnahme des Ladelufteinlaufes und der Verkleidung der Rumpfwaffenanlage bei der Bf 109 G-5.

Foto: via Menke

Der Umbau der Varianten R1 bis R4 erfolgte zumeist bei Erla in Antwerpen und wurde daher auch als "Antwerpener Ausführung" bezeichnet. Außer diesen Umbauten gab es noch die R-1 bis R-7/AS, die sich durch den Einbau des DB 605/AS V-Motors unterschieden.

- Bf 109 G-5/R1:	**Jagdbomber mit ETC 500 IXb**
- Bf 109 G-5/R2:	**Aufklärer mit DB 605 A-1 u. GM 1**
- Bf 109 G-5/R2/AS:	**Aufklärer mit DB 605 AS u. GM 1**
- Bf 109 G-5/R3:	**Aufklärer mit Rb 50/30 (keine Serien-Fertigung begonnen)**
- Bf 109 G-5/R4:	**Aufklärer mit Rb 50/30, jedoch ohne MG 17 als Rumpf bewaffnung**
- Bf 109 G-5/R6:	**Jagdflugzeug mit MG 151/20 als Gondelbewaffnung**
- Bf 109 G-5/R7:	**Jagdflugzeug mit Peilrufanlage**
- Bf 109 G-5/U2:	**Höhenjäger mit DB 605 A-1 u. GM 1**
- Bf 109 G-5/U2/AS:	**Höhenjäger mit DB 605 AS u. GM 1**

Trotz des mehrfach vorgetragenen Wunsches nach mehr Bf 109 G-5 für die Höhenjägerstaffeln, blieb die Produktion relativ gering, da die Mehrzahl der Maschinen als Tagjäger ohne Druckkabine produziert wurde. Die ursprüngliche Planung, pro Jagdgruppe eine Staffel mit modernen Höhenjägern auszurüsten, ließ sich daher nicht realisieren.

Wie Generalmajor Galland, als GdJ, am 03.08.1943 GFM Milch vortrug, reichten die Leistungen der meisten Bf 109 G mit Gondelbewaffnung und GM 1-Anlage nicht für den Einsatz in etwa 11.000 m Höhe aus. Nur in Einzelfällen gelangten Piloten bis auf 12.500 m. Für Galland stellte die G-5 ohnehin nur ein Notbehelf dar, bis ein leistungsfähigerer Höhenjäger frontreif würde. Sein Ziel, mindestens 150 bis 200 Maschinen mit größerer Fläche zu erhalten, blieb ebenfalls Illusion. Obwohl auch die Me 209 nur ein Lückenfüller sein würde, erwartete

man davon und von einer verbesserten Bf 109 H eine baldige Ablösung der Bf 109 G-5 und ihrer noch im Einsatz befindlichen Vorläufer.
Als am 09.11.1943 das Flugzeugprogramm 225 während einer Amtschefsitzung besprochen wurde, stellte Obersting. Alpers drei Vorschläge zur Diskussion:

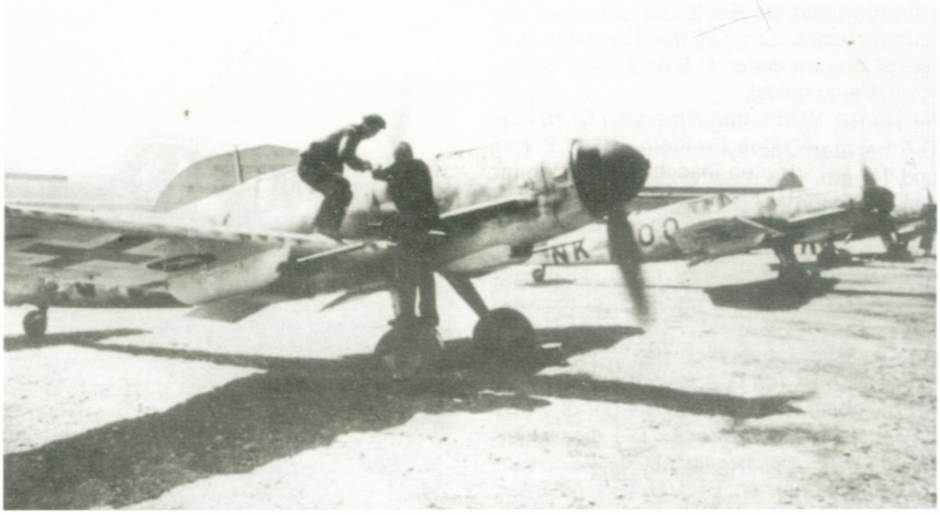
Vorschlag I
- Herabsetzung der Bf 109 - Fertigung mit DB 605
- Steigerung der Fw 190 - Fertigung mit BMW 801
- 500 Bf 109 H Höhenjäger monatlich
- Ablösung der Bf 109 H durch die Ta 152
- Anlauf der Me 209 mit monatlich 1000 Maschinen
- Anlauf der Me 262 mit monatlich 1200 Maschinen
- Gesamtproduktion von monatlich 4000 Jagdflugzeugen

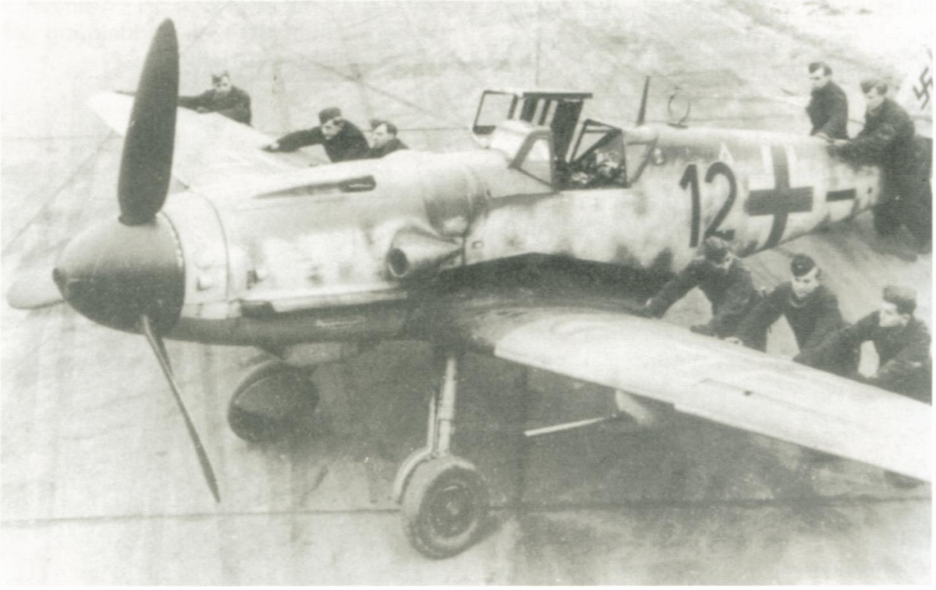
Vorschlag II
- wie Vorschlag I (Bf 109 G/H, Fw 190/Ta 152)
- Gesamtablösung der Bf 109 durch die Me 262

Vorschlag III
- Sofortige Ablösung der Bf 109 durch die Me 262
- Parallel Großproduktion der Me 209 mit Jumo 213

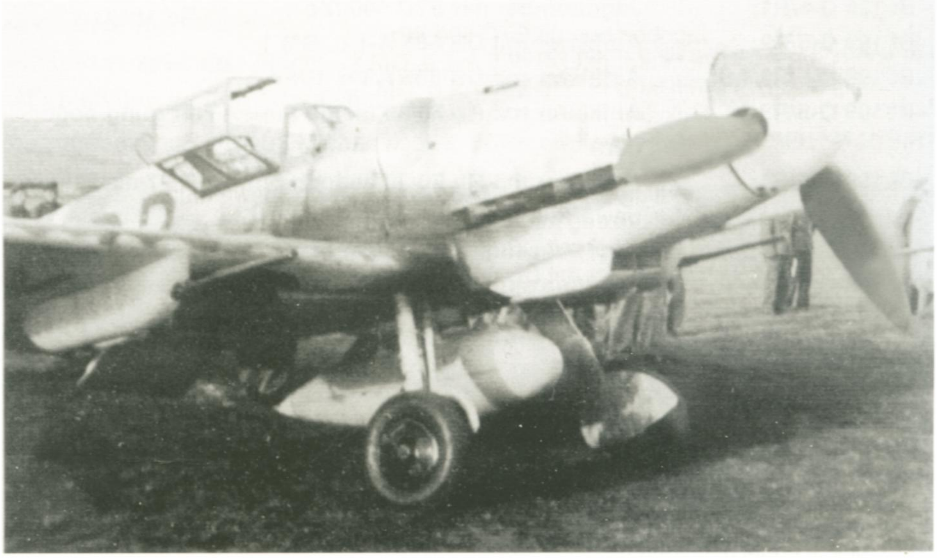
Generalfeldmarschall Milch war jedoch von keinem der Vorschläge so recht angetan, da die Herstellung der Bf 109 zu lange weiterlaufen sollte und ihre hohen Stückzahlen die Möglichkeit für die Produktion anderer, leistungsfähigerer Maschinen beeintrachtigen würde. Außerdem sah er keine Möglichkeit, die Me 262 vorerst in den geforderten, überaus hohen Stückzahlen herzustellen, zumal die Maschinen noch nicht ausreichend betriebssicher waren und unter Frontbedingungen noch keine Einsatzerprobung stattgefunden hatte. Er sprach sich, und dies deckte sich mit Vorschlag III, dafür aus, die Bf 109-Fertigung schrittweise zu reduzieren und dafür die Me 262 "einlaufen" zu lassen. Bis es schließlich soweit war, sollte noch über ein Jahr vergehen.

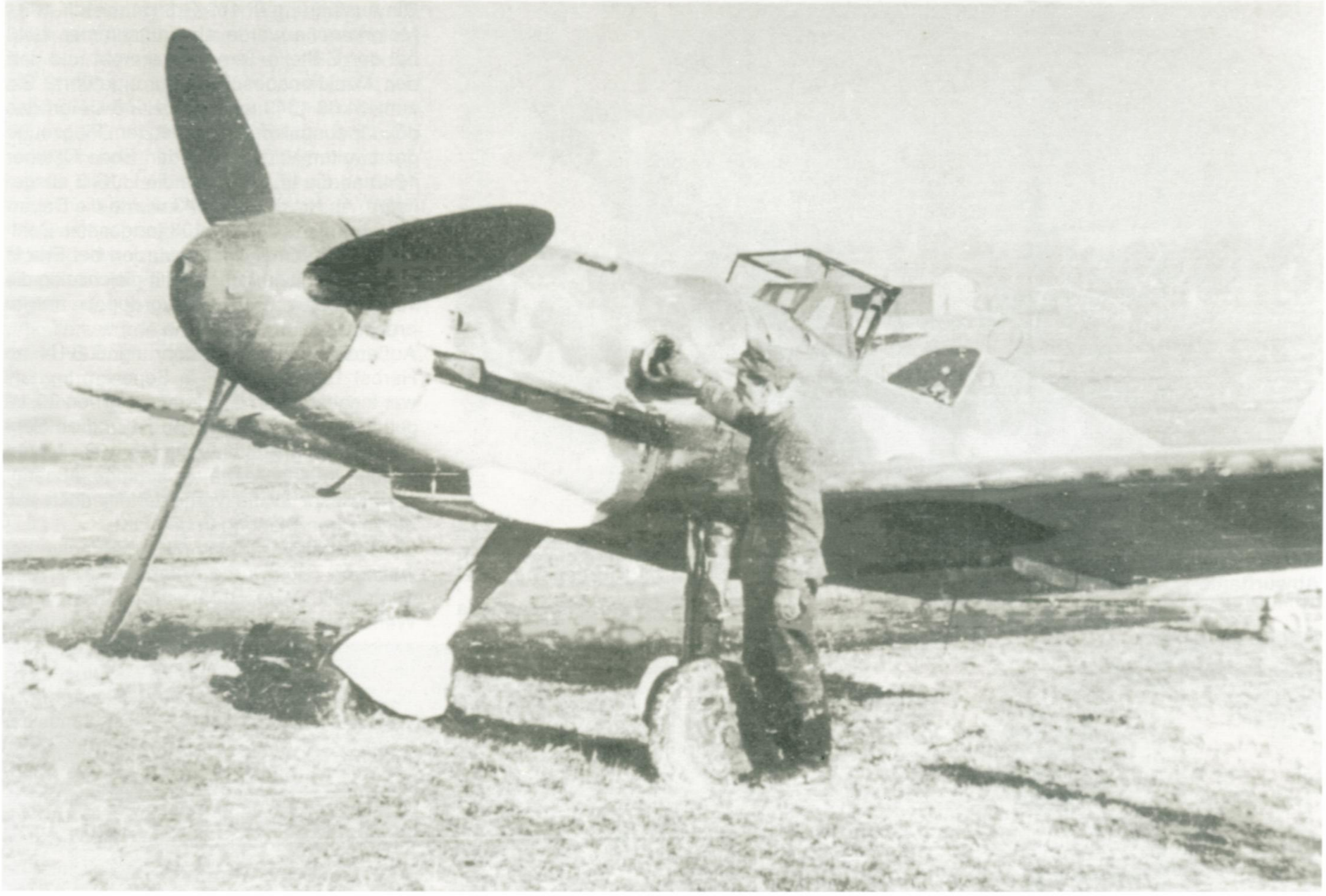
Bf 109 G-6
Im Februar 1943 traf die Bf 109 G-6 bei den Jagdgeschwadern ein. Die bis zum Sommer 1944 in Großserie hergestellte Ausführung wurde zunehmend zu einer der wichtigen Stützen der Reichsverteidigung. Die ersten Maschinen der Baureihe Bf 109 G-6 unterschieden sich vornehmlich durch die verstärkte Waffenanlage der G-4. Anstelle von zwei über dem DB 605 eingebauten MG 17 wurden endlich zwei MG 131 verwandt. Da die Munitionszuführungen für diese Waffen in der bisherigen Motorenverkleidung nicht unterzubringen war, traten ab der G-6 die für diese Baureihe typischen "Beulen" beiderseits des vorderen Rumpfteils auf.
Im Sommer 1943 wurde vom JG 26 mehr-


Einflugbetrieb mit der Bf 109 G-6/R6 in Süddeutschland.
Foto: MBB



Die am 20.10.43 abgestürzte Werknummer 27083, eine Bf 109 G-6/R6 der 5./JG 2 im Sommer 1943.
Foto: via Lutz


Eine weitere Bf 109 G-6/R6 mit MG 151-Gondelbewaffnung kurz vor der Übergabe an die Truppe.
Foto: via Griehl

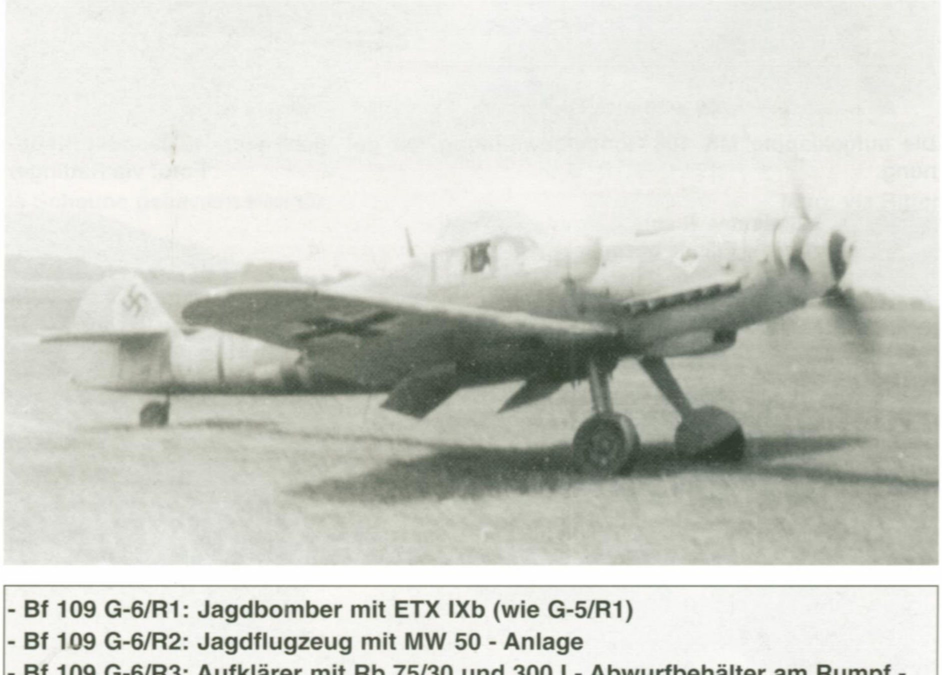


Eine Messerschmitt Bf 109 G-6 auf einem südrumänischen Einsatzhorst.

Foto: via Stapfer

Rechts) Zur dritten Gruppe des JG 53 gehörte diese Bf 109 G-6.

Foto: via Lang



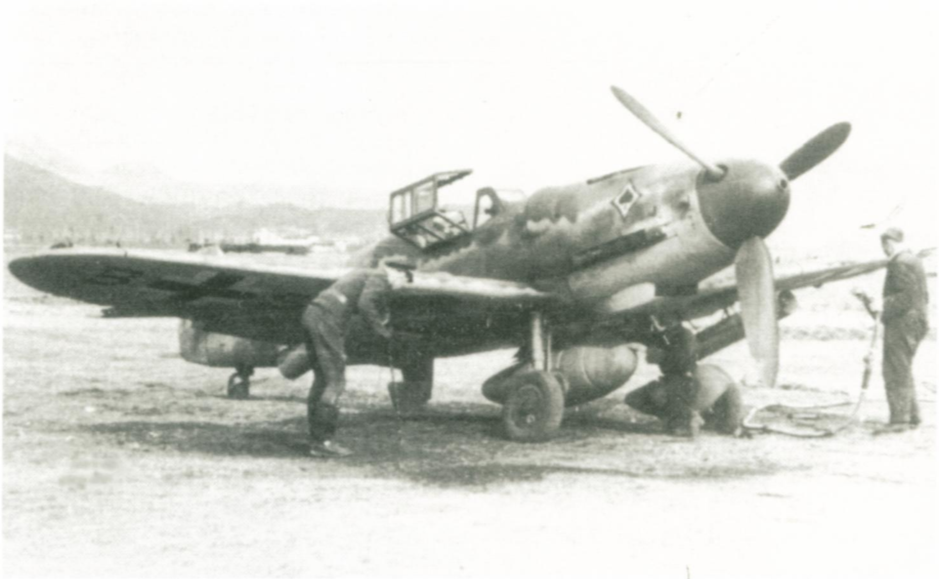
fach der Einbau einer MK 103-Motorkanone gefordert, wie sie schließlich bei der Bf 109 K-8 geplant war. Zum Einbau bei der serienmäßigen Bf 109 G kam es indessen nicht, da hierfür zu viele Änderungen erforderlich gewesen wären.

Außer durch neue Scheibenfelgen unterschied sich das Jagdflugzeug auch durch eine ovale Inspektionsklappe (zwischen Spant 8 und 9) von dem Vorgänger. Da an der Ostfront das FuG 25 a (Freund/Feind-Kennung) nicht notwendig erschien, wurde es oftmals wieder ausgebaut.

Um den Piloten bessere Sichtverhältnisse im Einsatz zu verschaffen, wurde ab 1943 der sogenannte "Galland-Panzer" (aus Panzerglas) und wenig später die "Erla-Haube" eingeführt. Die oftmals fälschlich als "Galland-Haube" bezeichnete Kabinenverglasung gewährleistete eine bessere Rundumsicht.

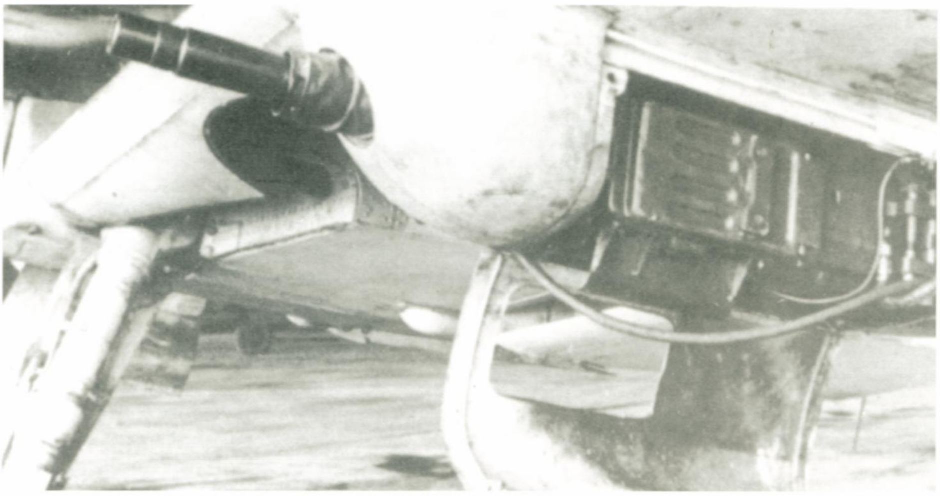
Weitere Änderungen ergaben sich durch den teilweisen Wegfall des Antennenmastes hinter dem Cockpit. Im Laufe des Frühjahres 1944 erhielten immer mehr Bf 109 G-6 das vergrößerte Seitenleitwerk mit integriertem Flettnerruder. Offiziell wurden die Maschinen als Bf 109 G mit "aufgestocktem Leitwerk" bezeichnet. Die Bf 109 G-6 - Maschinen wurden im Laufe des Einsatzes mehrfach mittels Umrüstsätzen modifiziert:

- **Bf 109 G-6/R1: Jagdbomber mit ETX IXb (wie G-5/R1)**
- **Bf 109 G-6/R2: Jagdflugzeug mit MW 50 - Anlage**
- **Bf 109 G-6/R3: Aufklärer mit Rb 75/30 und 300 l - Abwurfbehälter am Rumpf - ETC**
- **Bf 109 G-6/R4: Aufklärer mit Rb 50/30**
- **Bf 109 G-6/R6: Jagdflugzeug mit Gondelbewaffnung**
- **Bf 109 G-6/R7: Jagdflugzeug mit Peilrufanlage**
- **Bf 109 G-6/U2: Nachrüstung mit GM 1 - Anlage**
- **Bf 109 G-6/U3: Nachrüstung mit MW 50 - Anlage**
- **Bf 109 G-6/U4: Motorkanone MK 108 (statt MG 151/20)**

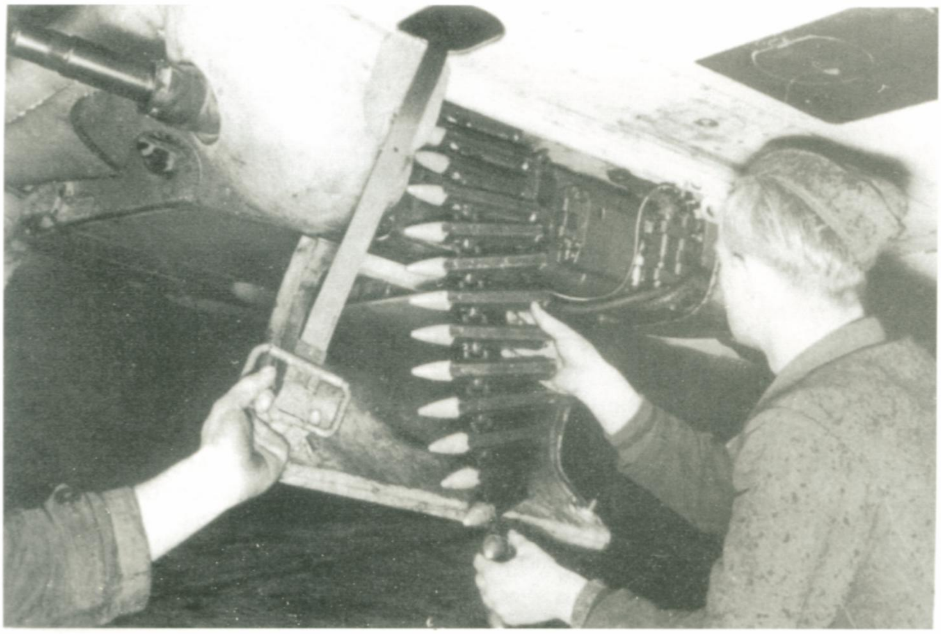


Messerschmitt Bf 109 G-6 des JG 53 mit zwei WGr. 21-Abschußrohren und einem 300 l-Abwurftank.

Foto: via Francella



Die aufgeklappte MK 108-Gondelbewaffnung mit gut sichtbarer Hülsenaustrittsöffnung.
Foto: via Radinger



Aufmunitionierung des Musterflugzeuges Bf 109 G-6/u4. Mittels eines speziellen Riemens wurde der Munitionsgurt in die Fläche gezogen.

Foto: via Radinger

Die Ausführung Bf 109 G-6/U4 mit MK 108 - Motorkanone wurde ab Frühsommer 1943 bei der E-Stelle Tarnewitz erprobt und dort der Funktionsbeschuß durchgeführt. Bis zum 14.08.1943 wurden 24 G-6/U4 an das JG 11 ausgeliefert. Die letzten Flugzeuge der zweiten Vorserie wurden Ende Oktober 1943 an die III./JG 1 und die I./JG 3 ausgeliefert. Ab November 1943 wurde die Dauererprobung mit der MK 108 fortgesetzt. Zahlreiche Serienmaschinen wurden bei Erla in Leipzig produziert und damit gleichzeitig die verbliebenen G-6 - Baugruppen aufgebraucht.

Außerdem lief die Ausführung G-6/U4 ab Herbst 1943 bei WNF in Serie an. Im Juni war insgesamt an die Herstellung von 30, im Juli von 16, im August von 64 und ab September 100 Maschinen mit MK 108 - Motorkanone gedacht. Die zu geringe Ausbringung dieser Waffe verhinderte jedoch alle ehrgeizigen Planungen des OKL.

Der Musterbau für eine MK 108 Flächenbewaffnung (R6) wurde Anfang August 1943 hergestellt. Vom RLM wurden beim Erla-Werk Antwerpen 20 Sätze für Erprobungszwecke in Auftrag gegeben. Ferner wurde ein Flächenrüstsatz mit jeweils einem MG 151/20 mit größtem Nachdruck bearbeitet, um als Ersatz für die MK 108-Gondelbewaffnung zu dienen. Bei der Bf 109 G6/R2 handelte es sich um einen Jäger bzw. Jagdaufklärer mit MW 50 -Anlage, der nur kurzzeitig bei WNF produziert wurde. Die MW 50-Innenkühlung mittels Methanol-Wasser-Einspritzung sorgte für begrenzte Zeit für eine Reduzierung der Motorentemperatur. Um die latente Einfriergefahr zu beseitigen, wurde daher - außer Wasser - Äthanol oder Methanol eingespritzt.

Von der G-4/R3 und der G-6/R3 wurden im September 1943 jeweils mindestens ein Flugzeug in Rechlin getestet.

Als besonders wichtig wurde damals seitens des OKL die Verstärkung der MG 151/20 - Gondelbewaffnung (20 mm) durch zwei MK 108 (30 mm) angesehen.

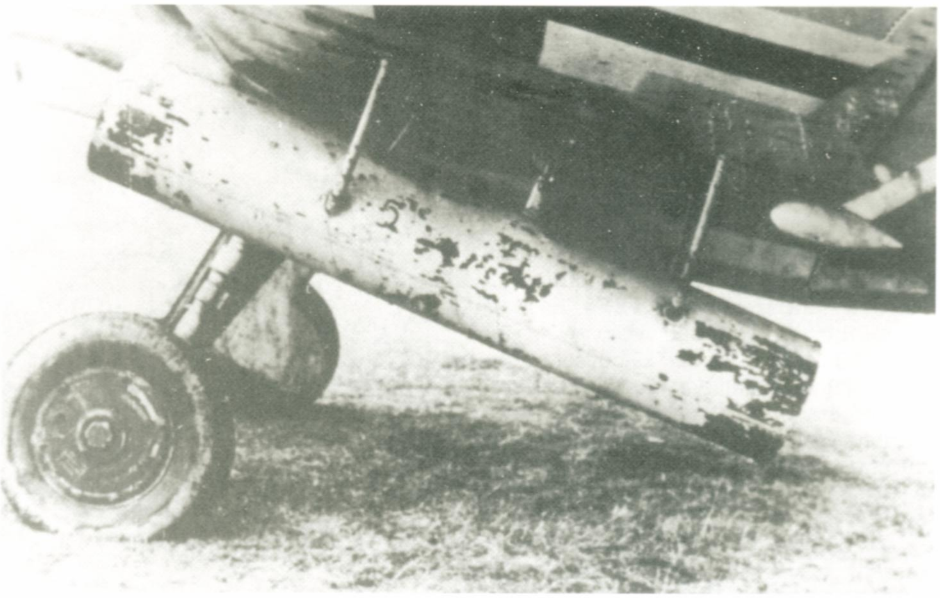
Ferner wurde die Bf 109 G-6 mit 21 cm Wurfgranaten (Granate 109) ausgerüstet und einsatzmäßig geflogen. Der Mustereinbau wurde Mitte Juni 1943 erstellt. Hiernach sollten zunächst 1500 Abschußgeräte hergestellt werden, von denen monatlich 100 verfügbar würden. Diese wurden anfangs an das Luftzeugamt Erding geliefert, wo monatlich - mit einem Arbeitsaufwand von 20 Stunden pro Maschine - etwa 50 Flugzeuge mit der neuen Bewaffnung versehen wurden.

Speziell für den Einsatz unter "Tropenbedingungen", beispielsweise im Mittelmeerraum, wurde die Bf 109 G-6, wie schon früher deren Vorläufer, speziell mit einem Sandfilter vor dem Ladereinlauf versehen.

Um die Motorenleistung der Bf 109 G-6 und eines Teiles ihrer Nachfolgemuster nachhaltig in größeren Höhen maßgeblich zu steigern, kam es ab Frühjahr 1944 zum probeweisen Einbau eines DB 605 AS. Es handelte sich dabei um einen DB 605 A, welcher jedoch mit dem stärkeren Lader des DB 603 gekoppelt war. Dieses Triebwerk, und daher die Bezeichnung Bf 109 G/AS, bedingte, wegen des voluminöseren Triebwerks, nicht nur eine Änderung der Motorenaufhängung, sondern darüberhinaus auch die Schaffung einer neuen Verkleidung des Motorraums. Der gesamte Bugbereich der Bf 109 wurde daraufhin überarbeitet und auch die Munitionszuführung für die beiden Rumpf-MG 131 darin strömungsgünstig untergebracht. In diesem Zusammenhang wurde die bisherige Luftschraube durch eine mit breiteren Propellerblättern (VDM-Verstelluftschraube 9-12159) ausgetauscht. Ebenso, wie zahlreiche Bf 109 G-6 diese Propeller während des Aufenthalts in der Werft oder bei Instandsetzungsbetrieben erhielten, wurde der Umbau auf den Bauzustand G-6/AS vielfach im Reparaturwerk nachgerüstet.

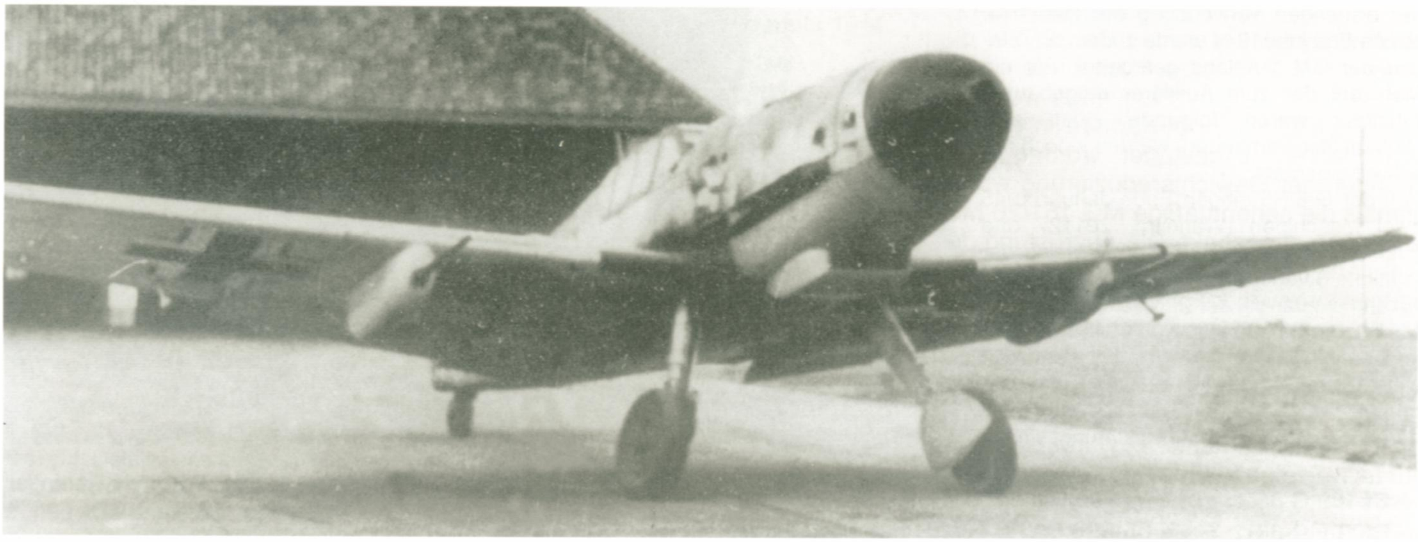
Wieder andere Bf 109 G-6/AS wurden gleich mit der neuen Motorenanordnung ausgeliefert. Die ersten dieser leistungsstärkeren Jagdflugzeuge erhielten etwa im April 1944 die III. Gruppe des JG 1 sowie die I./JG 5.

Da weitere Maschinen mit einsitziger Druckkabine im Bereich der Bf 109 G - nach der Bf 109 G-5 - nicht mehr in Serie



Erprobungsflugzeug des EK 25 mit WGr. 21-Anlage im Herbst 1943.

Foto: MBB



Messerschmitt Bf 109 G-6/R6 verläßt einen als Scheune getarnten Hangar.

Foto: via Ritter

Einsatz der Bf 109 G-6 unter widrigen Witterungsbedingungen.

Foto: FAG

hergestellt wurden, fanden von nun an nur noch die gerade Baureihen-Nummern (G-8, G-10 usw.) Verwendung.

Bf 109 G-8

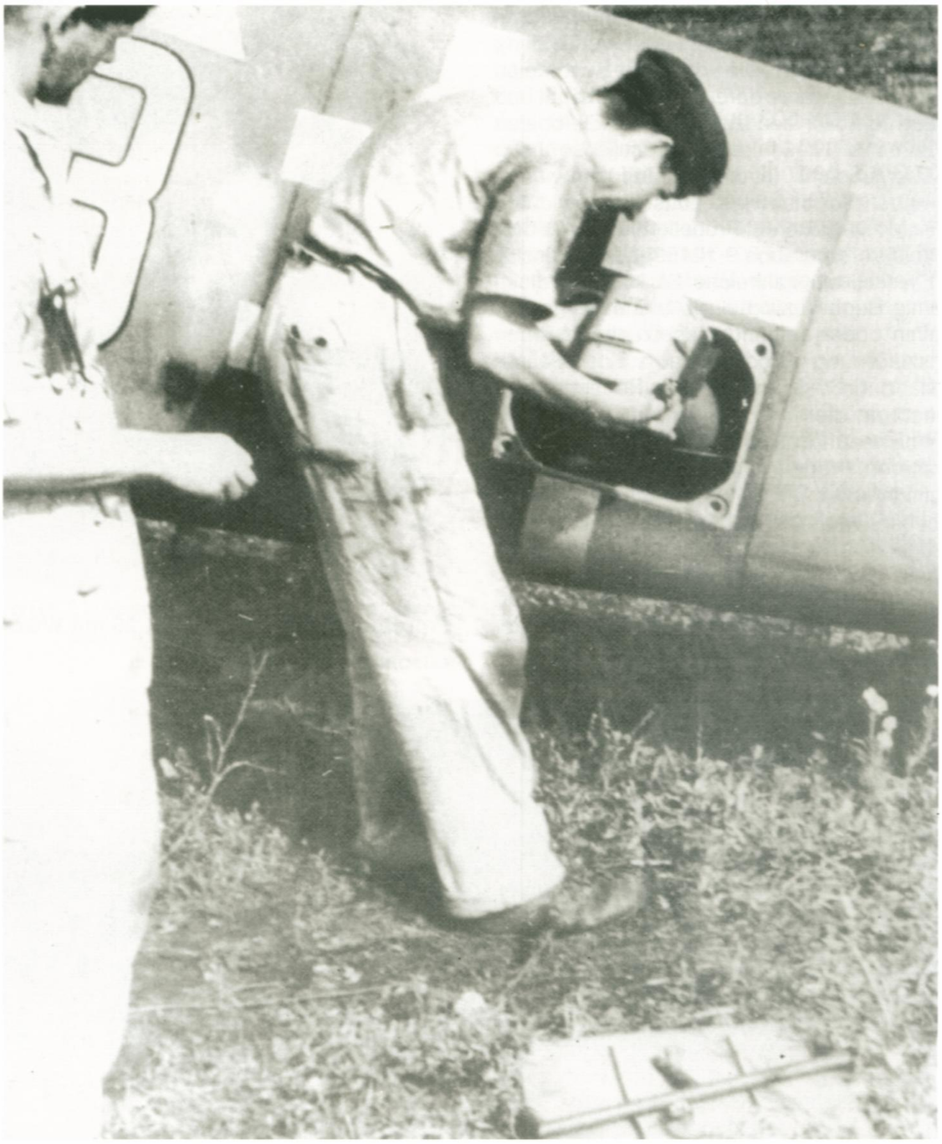
Die Bf 109 G-8 stellte folgerichtig einen serienmäßigen Umbau von G-6 - Maschinen zum Nahaufklärer dar.

Das erste Musterflugzeug wurde im Oktober 1943 im Werk Wiener Neustadt besichtigt und trug die Bezeichnung G-8(A). Es war damals an den Einbau von zwei Rb 12,5/7x9 oder zwei Rb 32/7x9 gedacht.

Ab Frühjahr 1944 wurden die ersten dieser Flugzeuge an nahezu alle Nahaufklärungsgruppen ausgeliefert. Die G-8 wurde jedoch später mit zwei Rb 15,5/7x9 oder aber den erwähnten Rb 32/7x9, die hinter der Kabine ihren Platz fanden, ausgerüstet. Ein Teil der Flugzeuge war zeitweise mit einer Robot-Kamera in der linken Fläche ausgestattet worden. Aus Gründen der Gewichtsreduzierung wurde oftmals die serienmäßige MG 151/20-Motorkanone ausgebaut. Die Ausrüstung der G-8 variierte stark und hing von der bisherigen Verwendung der Maschine ab. Ab Frühjahr 1944 wurde zudem am Einbau der GM 1-Anlage gearbeitet. Für die Mehrzahl der zum Aufklärer umgebauten Einsitzer waren folgende Rüst- und Umbausätze vorhanden, wurden jedoch nur teilweise genutzt:

Von der G-8/R5 gingen Ende Januar 1945 zwei Maschinen (WerkNrn. 201127 und 202041) bei der 2./NAG 8 im Bereich der Luftflotte 6 verloren. Weitere Verluste traten Anfang Januar bei der 2./NAG 15 ein.

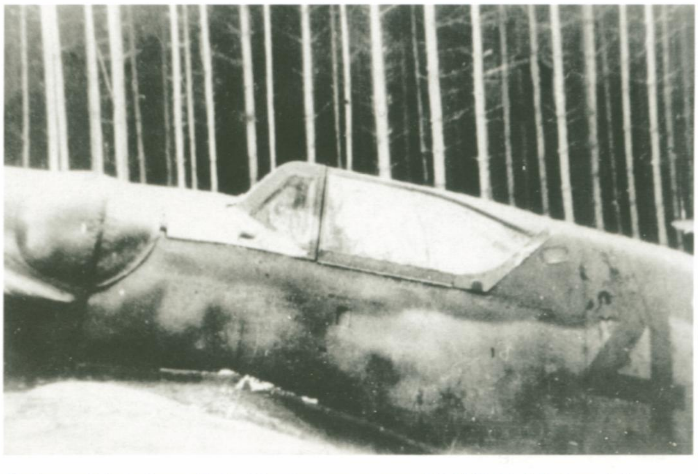
Die letzten Einsätze fanden 1945 im Osten im Bereich der Luftflotte 6 statt. Beispielsweise bei der 1. und 2./Nahaufklärungsgruppe 5 sowie deren Stabsschwarm wurden bis zum 07.05.1945 Aufklärungseinsät-



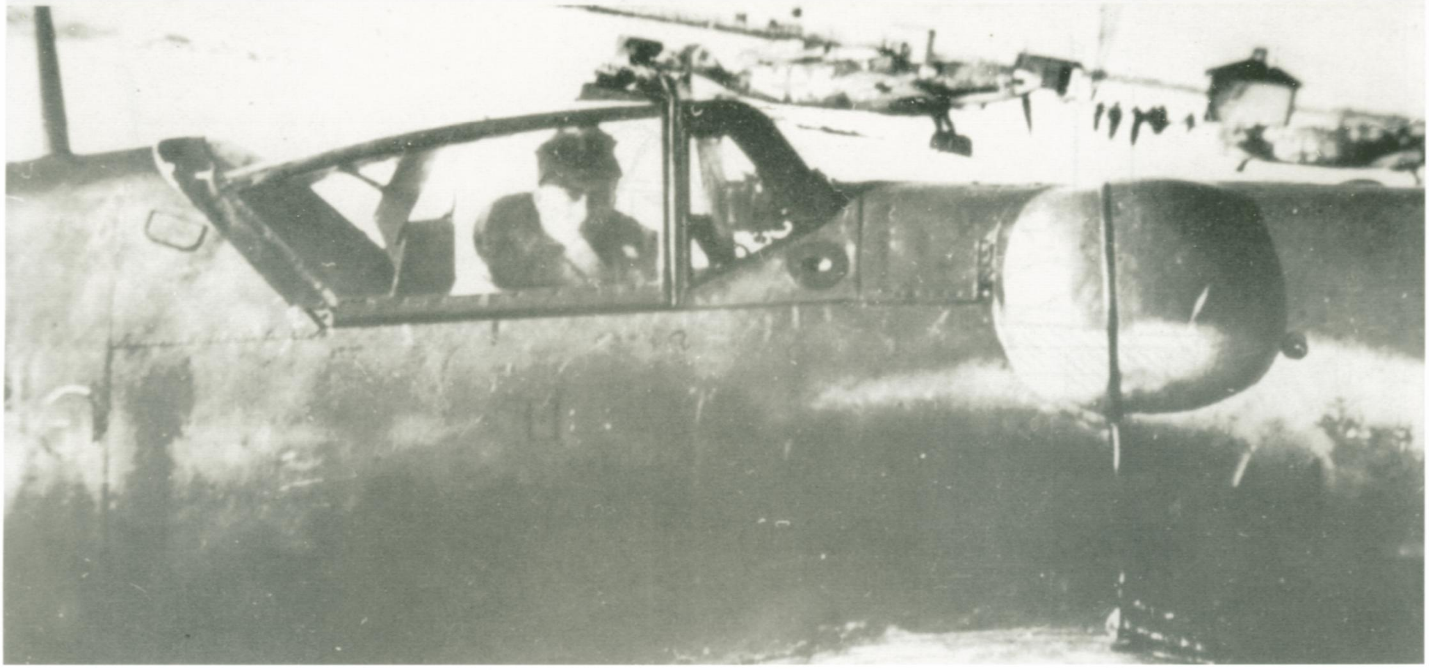
Messerschmitt Bf 109 G-8 Aufklärer. Foto: via Radinger

- **Bf 109 G-8/R1: Ein ETC 500 IXb**
- **Bf 109 G-8/R2: Reihenbildgerat Rb 50/30**
- **Bf 109 G-8/R3: Zwei Reihenbildgeräte Rb 32/7x9**
- **Bf 109 G-8/R5: Zwei Reihenbildgeräte Rb 12,5/7x9**
- **Bf 109 G-8/R6: Gondelbewaffnung (MG 151/20)**
- **Bf 109 G-8/R7: Peilrufanlage**
- **Bf 109 G-8/U2: GM 1-Anlage auf GM 1-Basis**
- **Bf 109 G-8/U3: MW 50-Anlage (Truppenumbau)**

Werksfrische Messerschmitt Bf 109 mit 300 l-Abwurftank während der Truppenabnahme. Foto: MBB



Nahansicht einer Erla-Haube an einer Bf 109 G-14 des JG 51. Foto: via Griehl



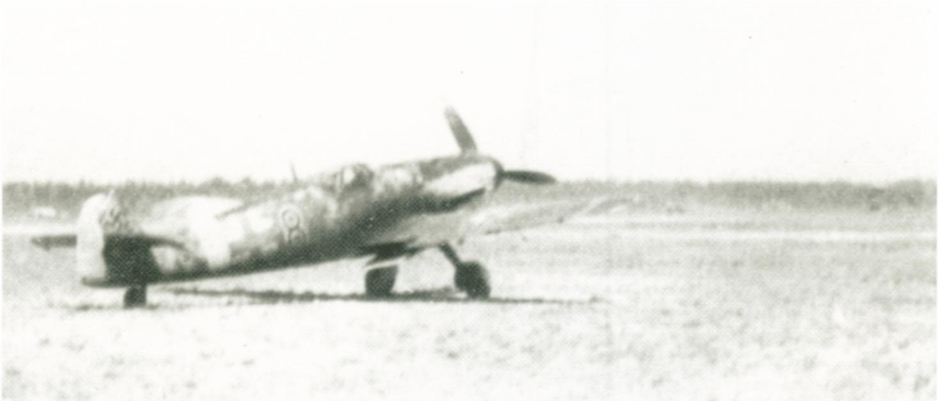
Messerschmitt Bf 109 G-6/R3 der 2./NAG 5 im Januar 1944.

Foto: via Tretzner

ze (sog. "Bewaffnete Gewaltaufklärung") geflogen. Die letzten Flüge wurden von Kurland aus unternommen, wo der Verband in Frauenberg, Cirawa und Libau stationiert war. Zeitweise leiteten Piloten der 1./NAG 5 auch das Artilleriefeuer des schweren Kreuzers "Prinz Eugen" auf sowjetische Panzeransammlungen im Bereich der HKL.

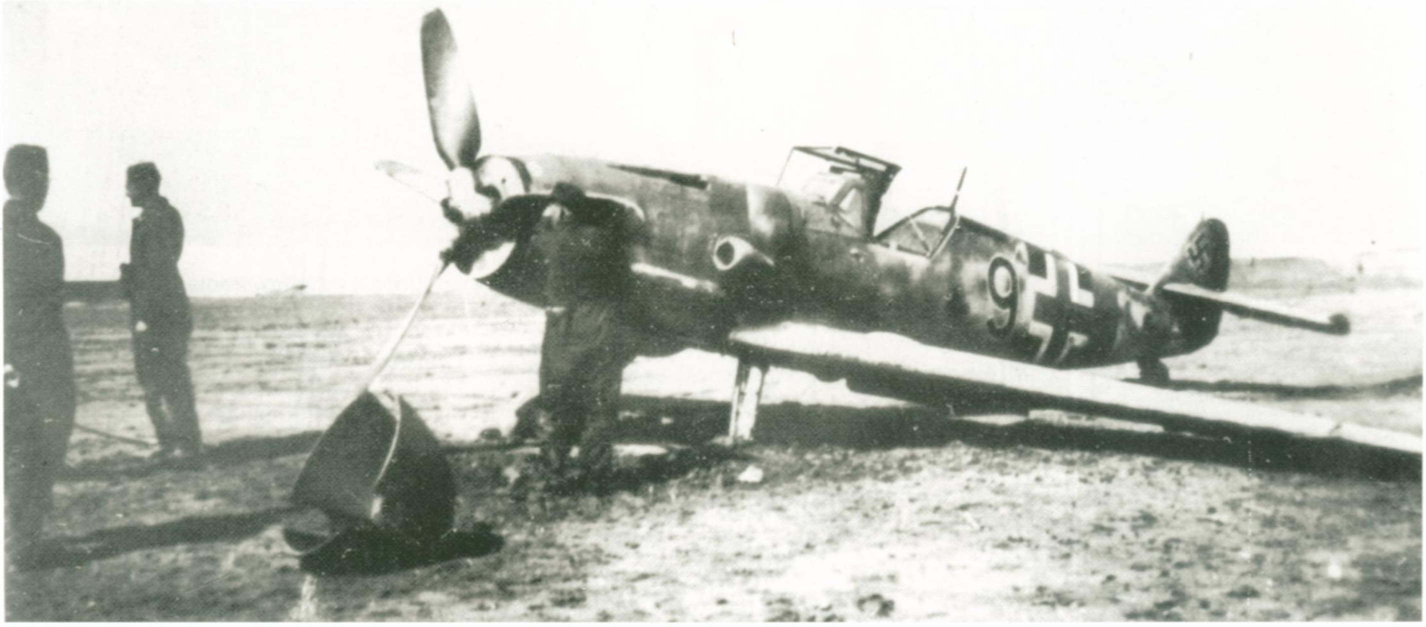
Bf 109 G-10

Als nächste Baureihe folgte ab Spätsommer 1944 die Bf 109 G-10, welche teilweise ein unterschiedliches Erscheinungsbild besaß. Im Grunde war es keine "neue" Baureihe, da es sich um die Anpassung älterer Maschinen, beispielsweise der G-6, auf die Gegebenheiten des Luftkrieges handelte. Bis auf Details entstand so ein Jagdflugzeug, welches das Leistungsspektrum der Bf 109 K-4 erreichen sollte. Eine vollkommene Typenanpassung mußte jedoch wegen der Vielzahl der genutzten Aus-



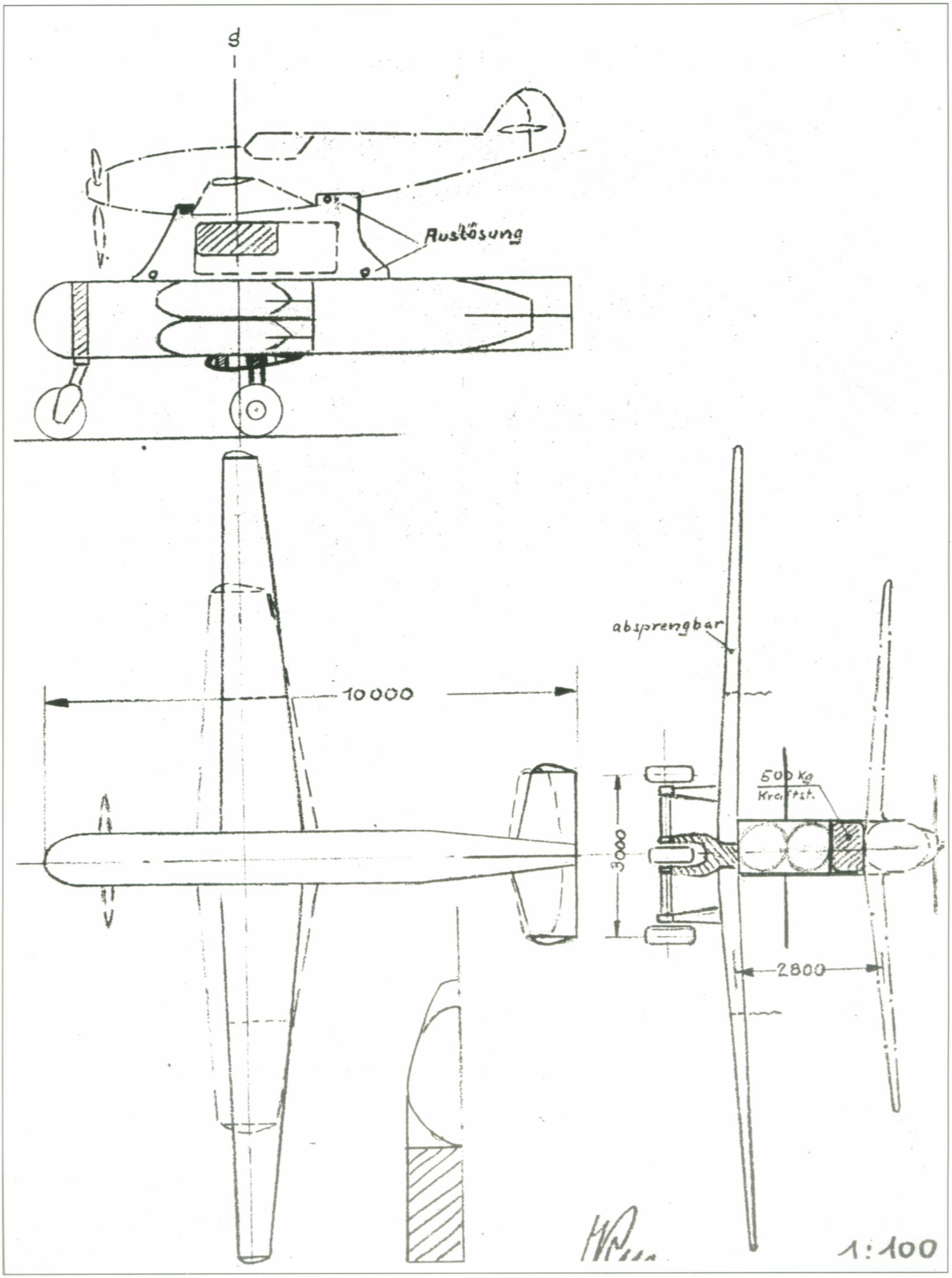
Startklare Bf 109 G-8 der NAG 5.

Foto: via Frank

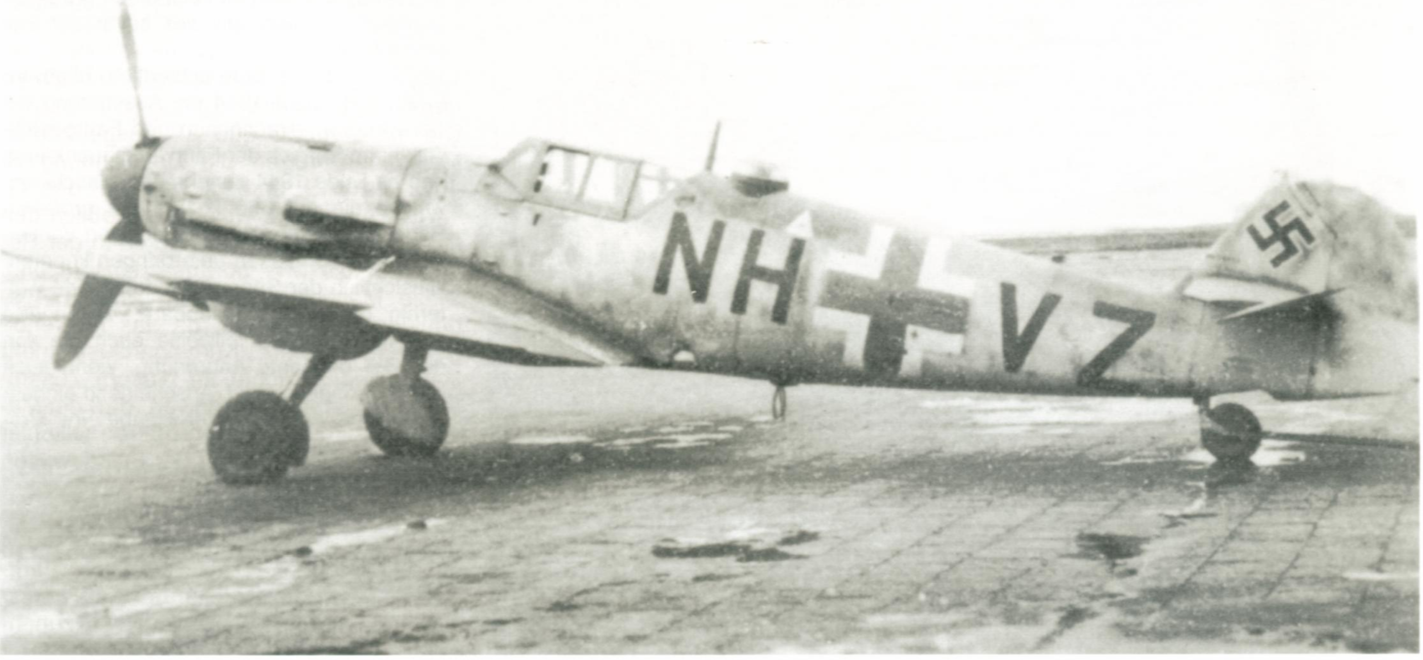


Bruchgelandete Messerschmitt Bf 109 G-8, Anfang 1945 in Kurland.

Foto: via Frank


S
Auslösung
absprengbar
10000
500 kg
Kraftst.
3000
2800
1:100

Zeichnung des Hirth-Lastenträgers vom 15.10.1944 mit zwei SC 500 als Ladung und abnehmbaren Tragflächen. Als Antrieb sollte eine Messerschmitt Bf 109 G-6 dienen.
Foto: via Selinger

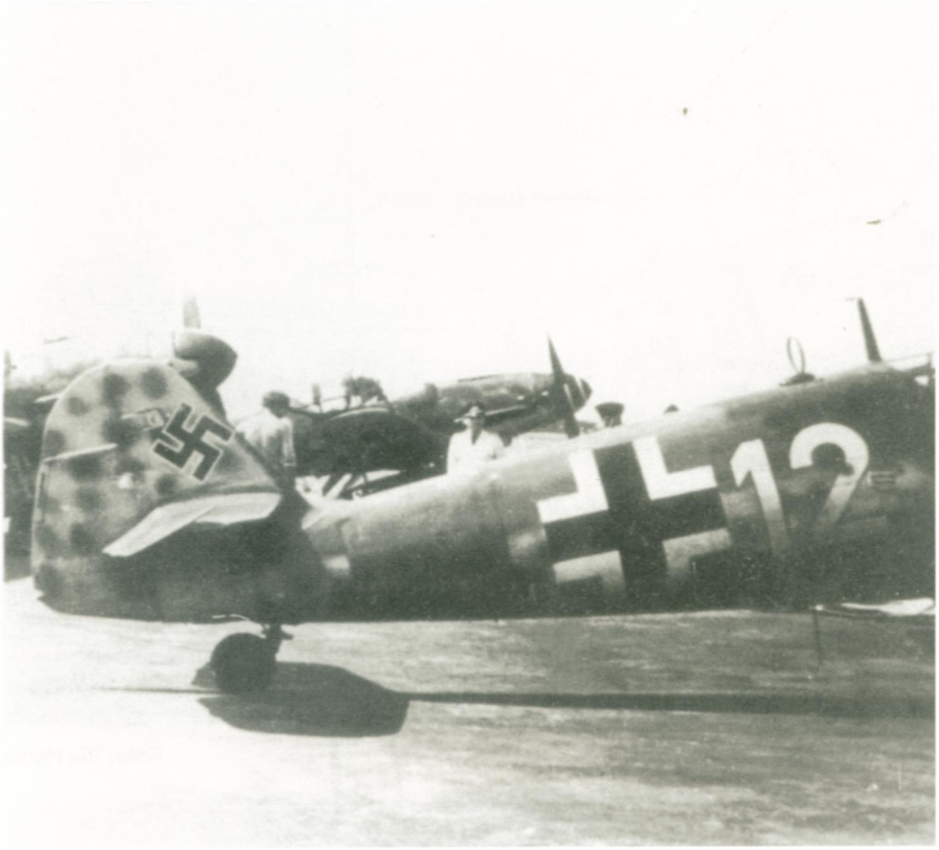


Musterumbau eines Bf 109 Nachtjägers mit FuG 350 "Naxos Z-Anlage". **Foto: via Hentz**

Kompensierung eines weiteren Nachtjägers in Werneuchen. **Foto: via Hentz**

führungen scheitern. Da der für die Umrüstung angestrebte DB 605 D nicht in ausreichender Zahl zur Verfügung stand, behalf man sich weiterhin mit dem DB 605 AS, wie er schon bei den späten G-6 eingebaut worden war. Die G-10 enthielt Baugruppen folgender Bf 109-Versionen:

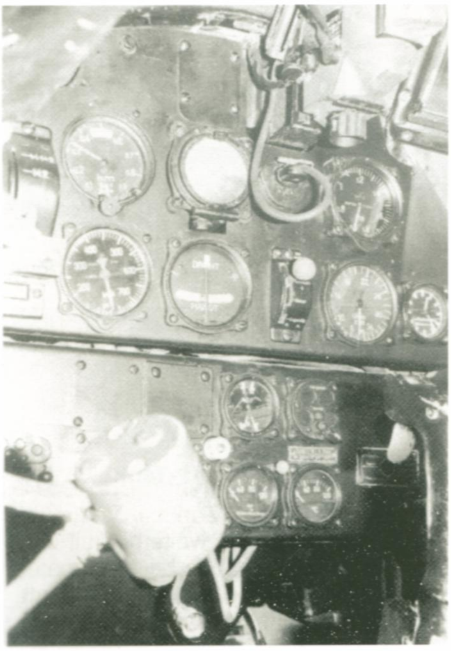
- **Abwurfbewaffnung Bf 109 G-1 oder K-4**
- **Elektrisches Bordnetz Bf 109 G-5 (modifiziert)**
- **Fahrwerk Bf 109 G-2 oder K-4**
- **FT-Anlage Bf 109 G-5**
- **Leitwerk Bf 109 G-6 oder G-14**
- **MW 50-Anlage Bf 109 G-6/R2, jedoch mit einem 115 l MW-Stoff -Tank**
- **Rumpfwerk Bf 109 G-6 oder K-4**
- **Starrbewaffnung Bf 109 G-5**
- **Steuerwerk Bf 109 G-2**
- **Tragwerk Bf 109 G-2, G-14 und K-4**
- **Triebwerk Bf 109 K-4**



Messerschmitt Bf 109 G-10 mit Holzleitwerk während des Einflugbetriebes. Die dahinter stehenden Maschinen sind Bf 109 G-14

Foto: via Radinger

- Bf 109 G-10/R1:	**ETC 500 IXb für 500 kg-Lasten**
- Bf 109 G-10/R2:	**Nahaufklärer mit 1 x Rb 50/30 mit MW 50-Anlage der G-6/R2**
- Bf 109 G-10/R3:	**Zusatztank mit 300 l Kapazitat**
- Bf 109 G-10/R5:	**Aufklärer mit Rb 12,5/7x9**
- Bf 109 G-10/R6:	**Jäger mit Gondelbewaffnung und MW 50-Anlage (wie G-6/R2)**
- Bf 109 G-10/R7:	**Werferbewaffnung (21 cm BR)**
- Bf 109 G-10/U4:	**Umbau auf MK 108-Motorkanone, ferner MW 50-Anlage**



Instrumentenbrett eines G-6/N-Nachtjägers des Nachtjagdkommandos des Jagdgeschwaders 300. Links unten die Rotlichtlampe und in der obersten Instrumentenreihe das Sichtgerät.

Foto: Petrick

Die Mehrzahl der frühen Bf 109 G-10 wurde an die Jagdgeschwader 1, 3, 4, 6, 27 und 77 überführt. Außerdem fanden sich G-10 auch im Bestand von drei Gruppen des JG 300. Nachdem man die Produktion erweitert hatte, erfolgte die Auslieferung auch an die II./NJG 11 sowie die I./KG(J) 6. Einige weitere fanden den Weg zur NAG 4 und schließlich auch zu den NAG 2, 14 und 15. Die mit dem DB 605 AS ausgerüsteten Maschinen trugen die Bezeichnung Bf 109 G-10/AS und glichen so der G-14/AS. Alle G-10, welche schließlich den DB 605 D bekamen, verfügten in der Regel über die MW 50-Zusatzeinspritzung. Diese Maschinen sind an kleinen Ausbeulungen erkennbar, da das notwendigerweise größere Kurbelgehäuse mehr Raum beanspruchte. In diesem Zusammenhang ist erwähnenswert, daß die Maschinen zumeist einen größeren Olkühler erhielten, als dies zuvor der Fall gewesen war.

Weiterhin recht unterschiedlich blieb im zweiten Halbjahr 1944 die Ausstattung mit Seitenrudern, Tragflächen und Fahrgestell-Teilen. Im Bereich der Fahrwerksausrüstung gab es Ende 1944 zunehmend Maschinen, welche die auf 660 x 190 mm größeren Räder unter einer fast rechteckigen Verkleidung in den Flächen unterbringen konnten. Hinsichtlich der Spornräder dominierte weiterhin die nicht einziehbare, verlängerte Ausführung sowie teilweise auch die von der G-6 bekannte Anordnung, wenn auch nur in geringerer Zahl. Anscheinend einheitlich wurde nun die "Erla-Haube" ins Programm genommen.

Teilweise fiel bei der G-10 auch der Antennenmast weg. Der Antennendraht war dann gleich hinter der Kabine, auf der Rumpfoberseite, befestigt. Die Mehrzahl der G-10 wies unter der linken Tragfläche den Antennenmast für das FuG 16ZY auf. Folgende Rüst- und Umbausätze waren bei der G-10 geplant oder wurden angeboten: (siehe Tabelle links).

Im Bereich der Lfl. 6 waren 1945 zahlreiche Bf 109 G-10, zusammen mit der G-14, eingesetzt. Beispielsweise am 17.04.1945 kam es zu immerhin 530 Einsätzen, bei denen 35 Abschüsse erzielt wurden. Hauptmann Erich Hartmann, der Kommandeur der I./JG 52 errang an jenem Tag seinen 350. Luftsieg. Im einzelnen kam es zu folgenden Feindflügen:

-40	**Nahaufklärungseinsätze**
-29	**Alarmstarts - mit anschließendem Begleitschutzauftrag mit anschließenden Tiefangriffen**
-48	**Jäger mit Versorgungsbomben zur "Festung Breslau"**
-61	**Jäger mit Auftrag "freie Jagd"**
-73	**Schlachtflugzeuge (davon 8 Maschinen mit "Panzerblitz")**
-16	**Schlachtflugzeuge zur Unter stützung im Raum Breslau**
-30	**Schlachtflieger gegen den Brückenkopf bei Zentendorf**
-152	**Schlachtflugzeuge (davon 21 mit "Panzerblitz" gegen Panzer durchbruch)**

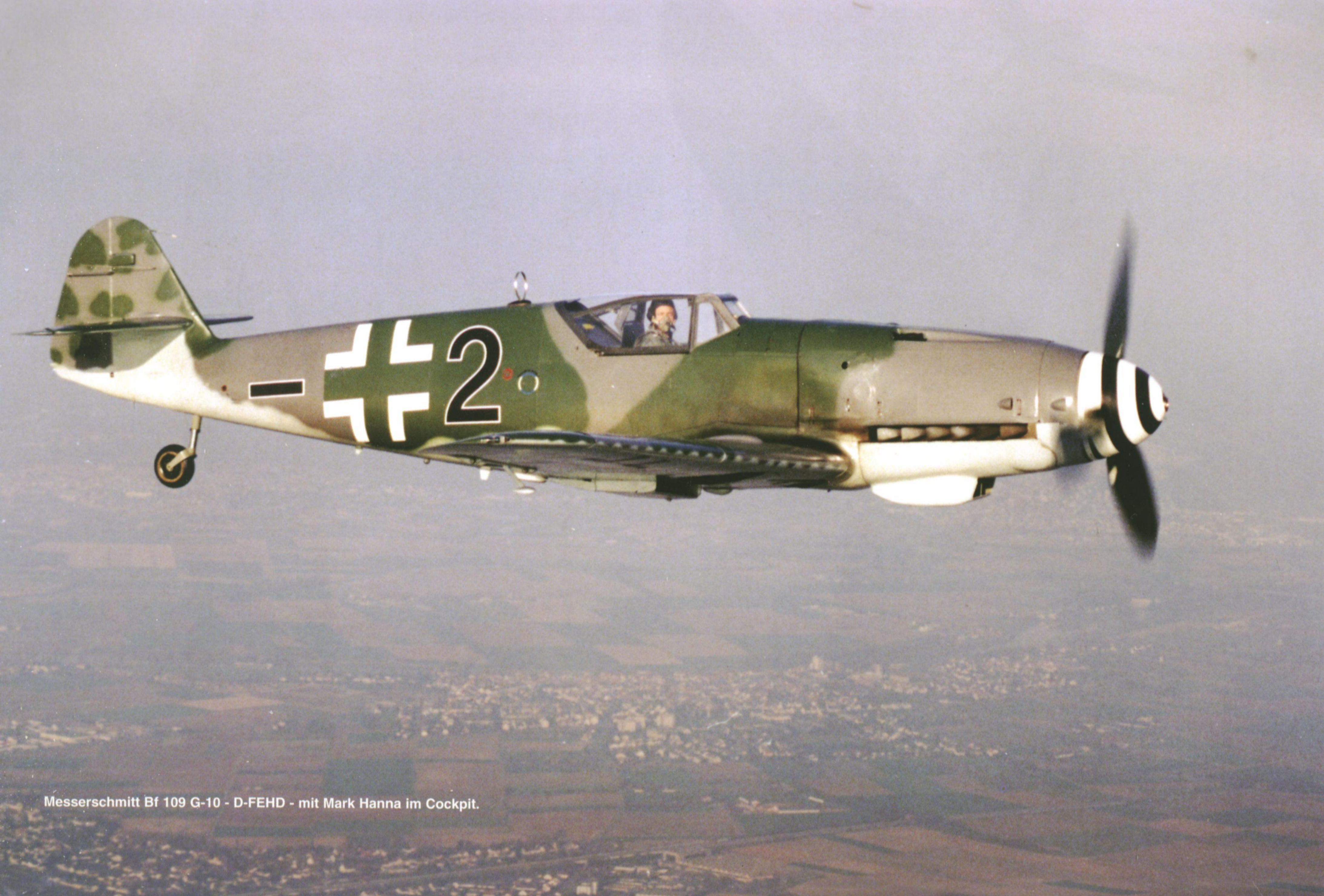
Den Bf 109 G-10 fiel oftmals der Begleitschutz und die Höhendeckung der Fw 190 - Schlachtflieger, die zunehmend mit "Panzerblitz" und "Panzerschreck" - Geschossen ausgerüstet waren, zu.

Bf 109 G-12

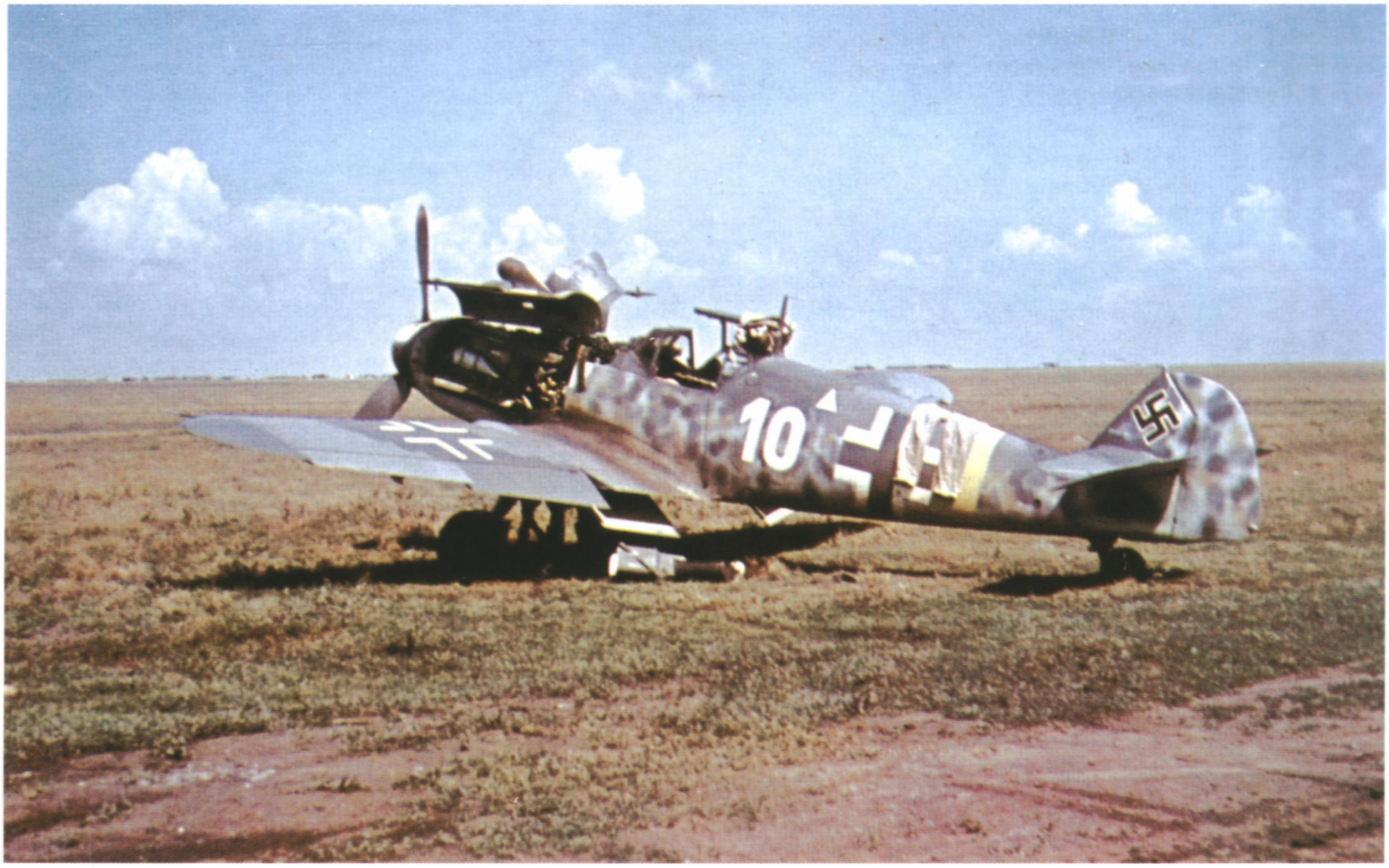
Etwa 145 Bf 109 G-2, G-3, G-4 und G-6 wurden ab Anfang 1944 - wie schon lange gefordert - zu zweisitzigen Schulflugzeugen umgebaut.

Am 03. 06. 1943 führte General Kreipe

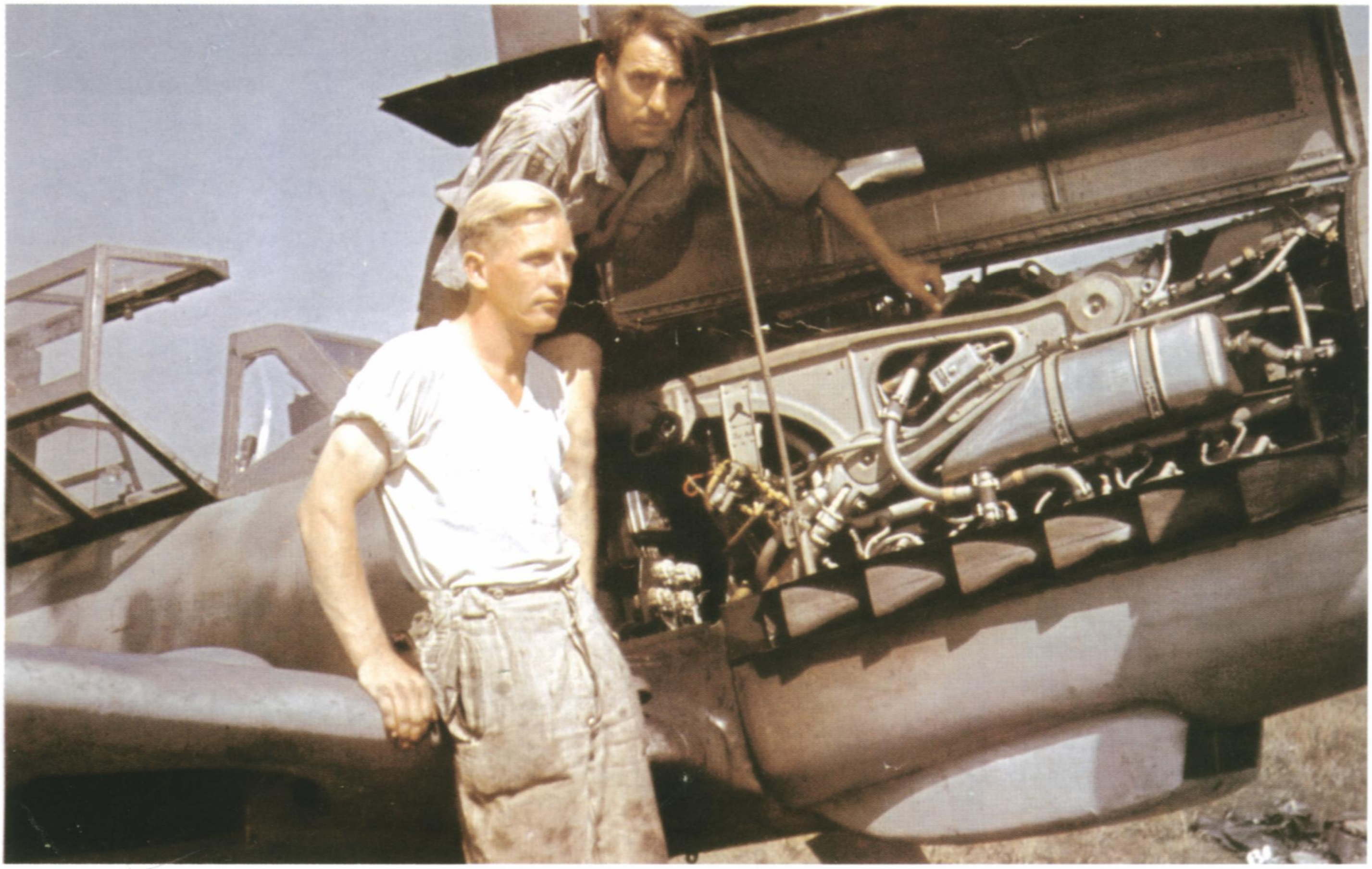
Flugimpressionen der Messerschmitt Bf 109 G-4 - D-FWME - (0ben) und der Messerschmitt Bf 109 G-6 - D-FMBB - (unten).



Messerschmitt Bf 109 G-10 - D-FEHD - mit Mark Hanna im Cockpit.

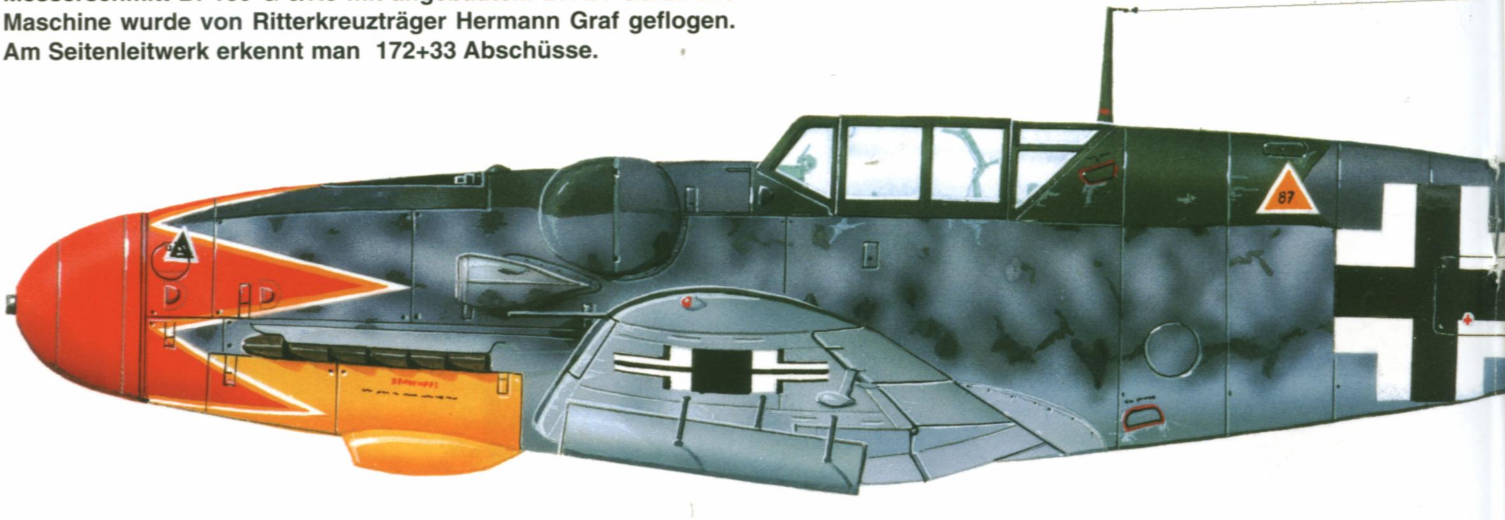


Sehr schöne Farbaufnahme einer Messerschmitt Bf 109 G-6 (Weiße 10) der I./JG 52. Das gelbe Rumpfband deutet auf einen Einsatz an der Ostfront hin.

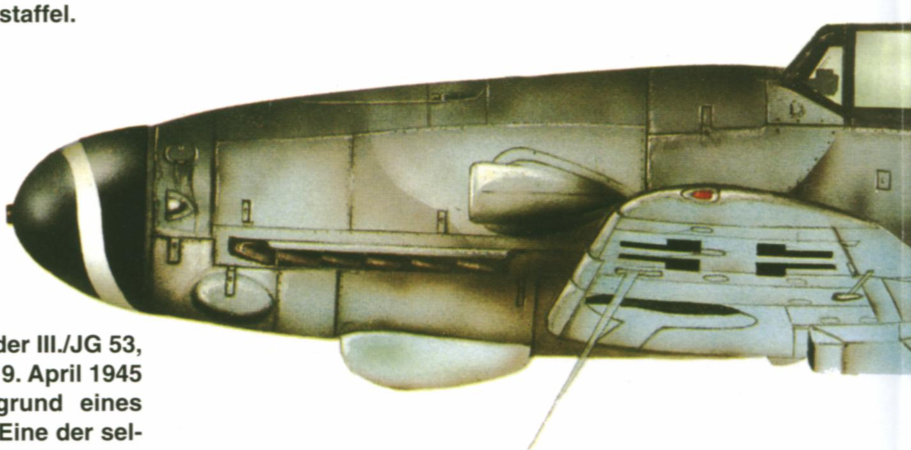


Wartungsarbeiten an der oben abgebildeten Messerschmitt Bf 109 G-6 (Weiße 10). Die geöffnete Motorverkleidung gestattet einen Blick auf den Daimler Benz DB 605-Motor.

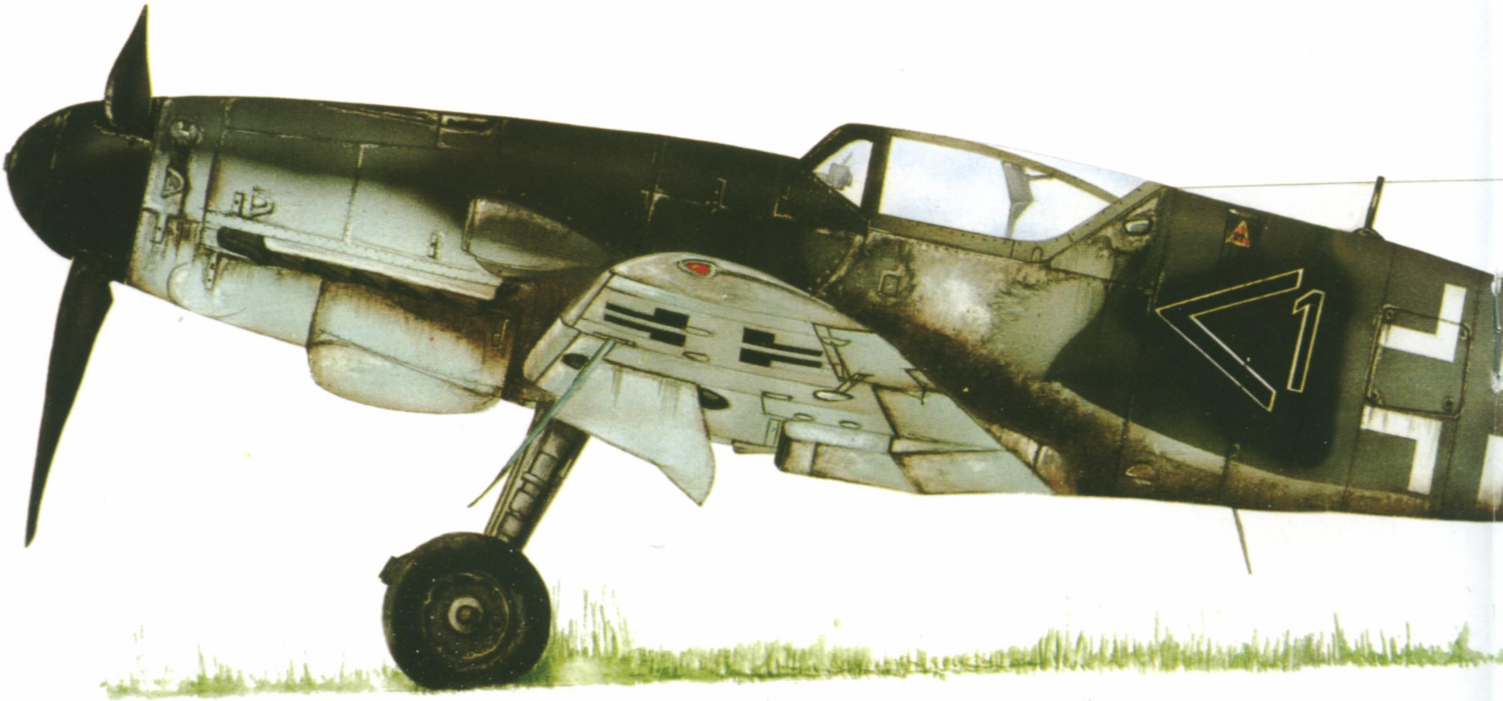
Messerschmitt Bf 109 G-5/R5 mit angebautem BR 21-Gerät. Die Maschine wurde von Ritterkreuzträger Hermann Graf geflogen. Am Seitenleitwerk erkennt man 172+33 Abschüsse.

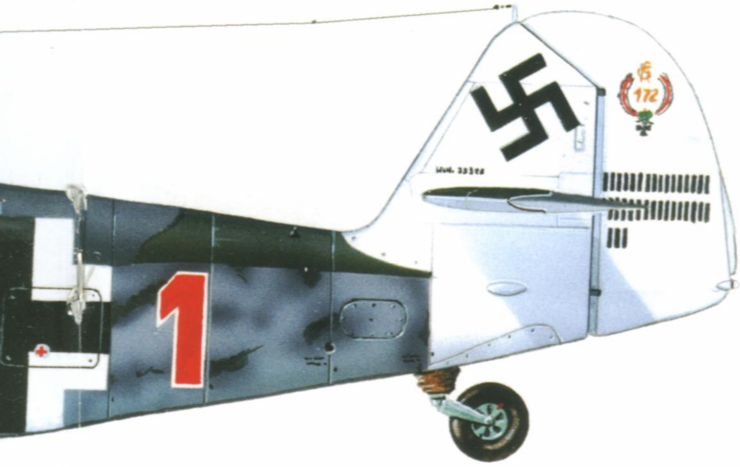


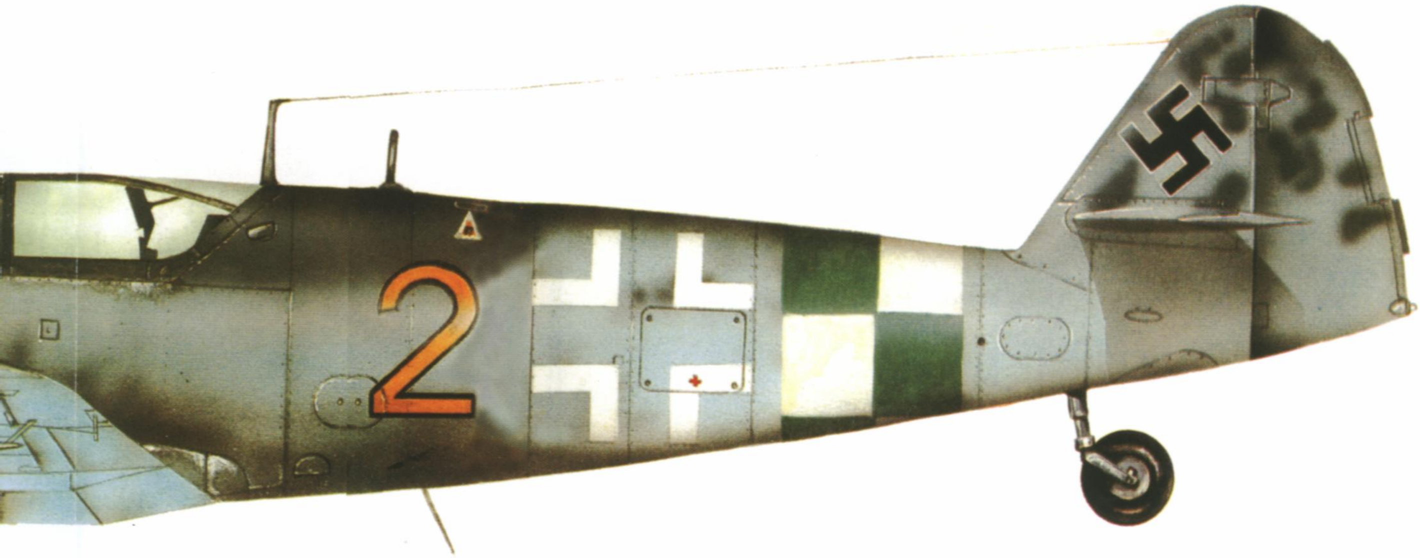
Eine Messerschmitt Me 109 G-10 (Gelbe 2) mit bisher nicht identifiziertem grün/weißem Karoband. Vermutlich handelt es sich um eine Industrieschutzstaffel.

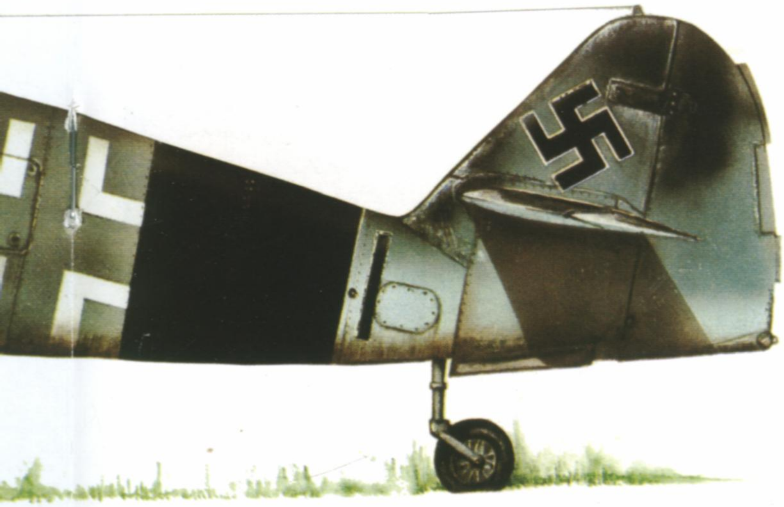


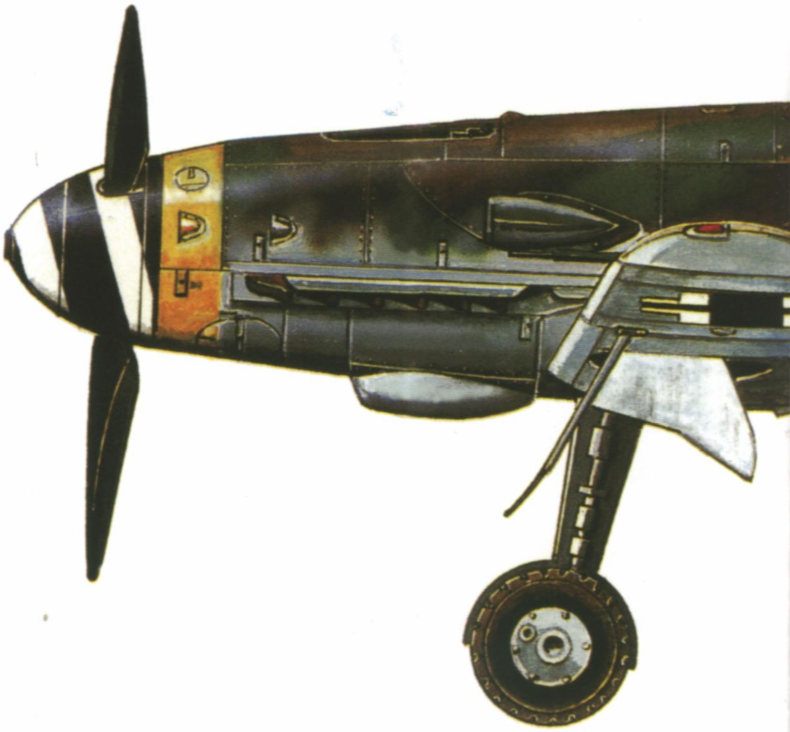
Messerschmitt Me 109 K-4 des Gruppenadjutanten der III./JG 53, Lt. Ernst Dieter Bernhard. Das Flugzeug wurde am 19. April 1945 nach Luftkämpfen gegen Marauder-Bomber aufgrund eines Fahrwerksschadens in Kaufbeuren bruchgelandet. Eine der seltenen Maschinen mit zusätzlichen Fahrwerksklappen. Normalerweise waren diese Klappen überwiegend demontiert.



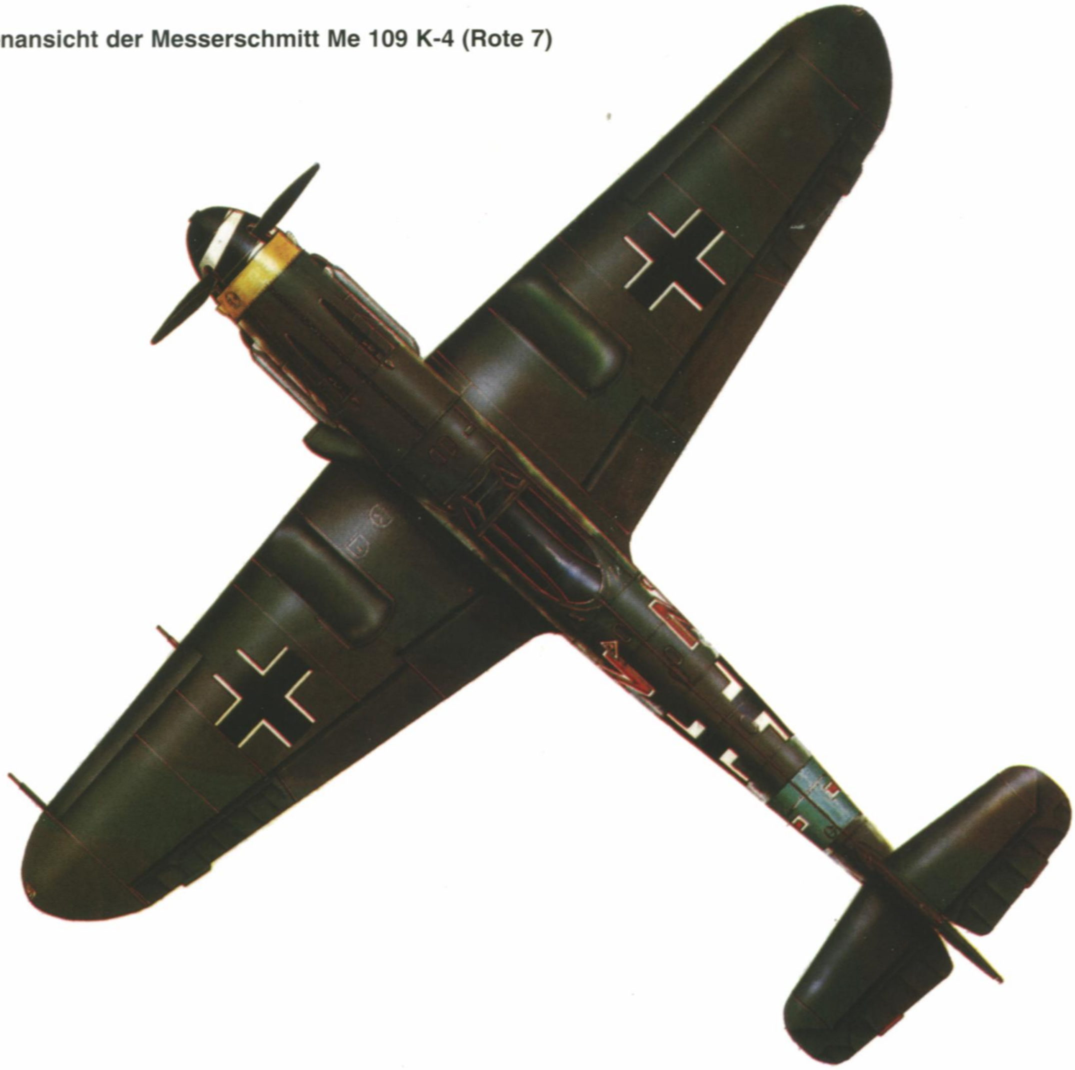

1
172

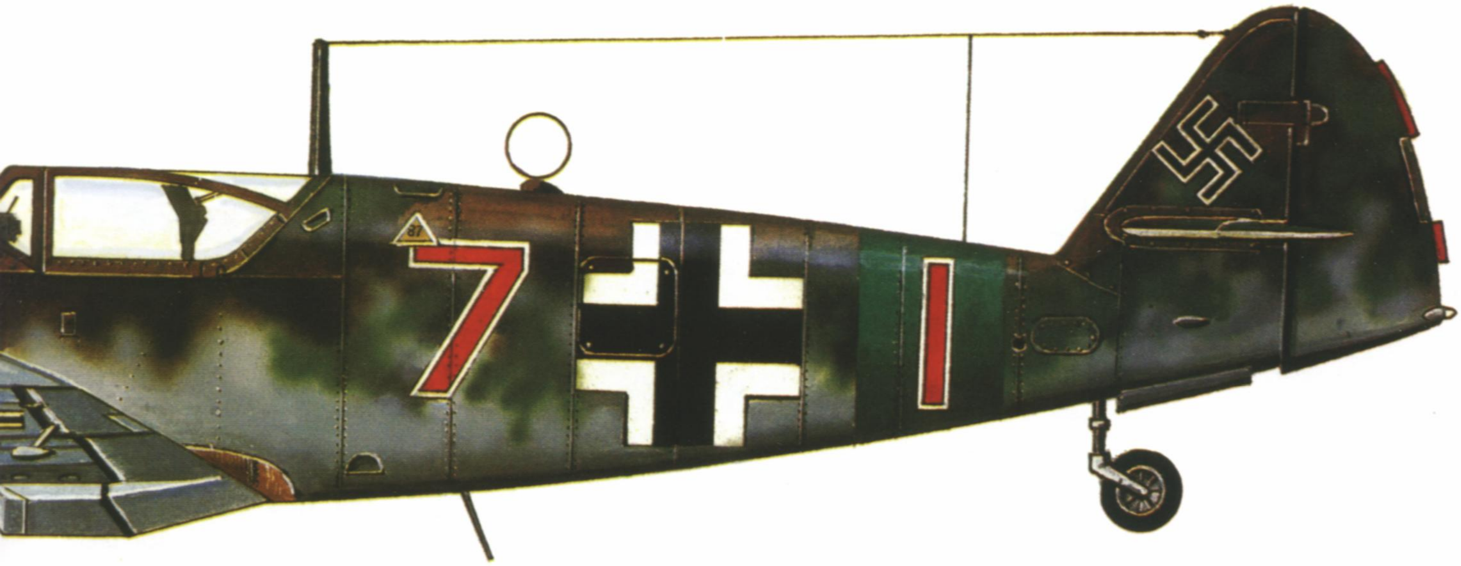

2





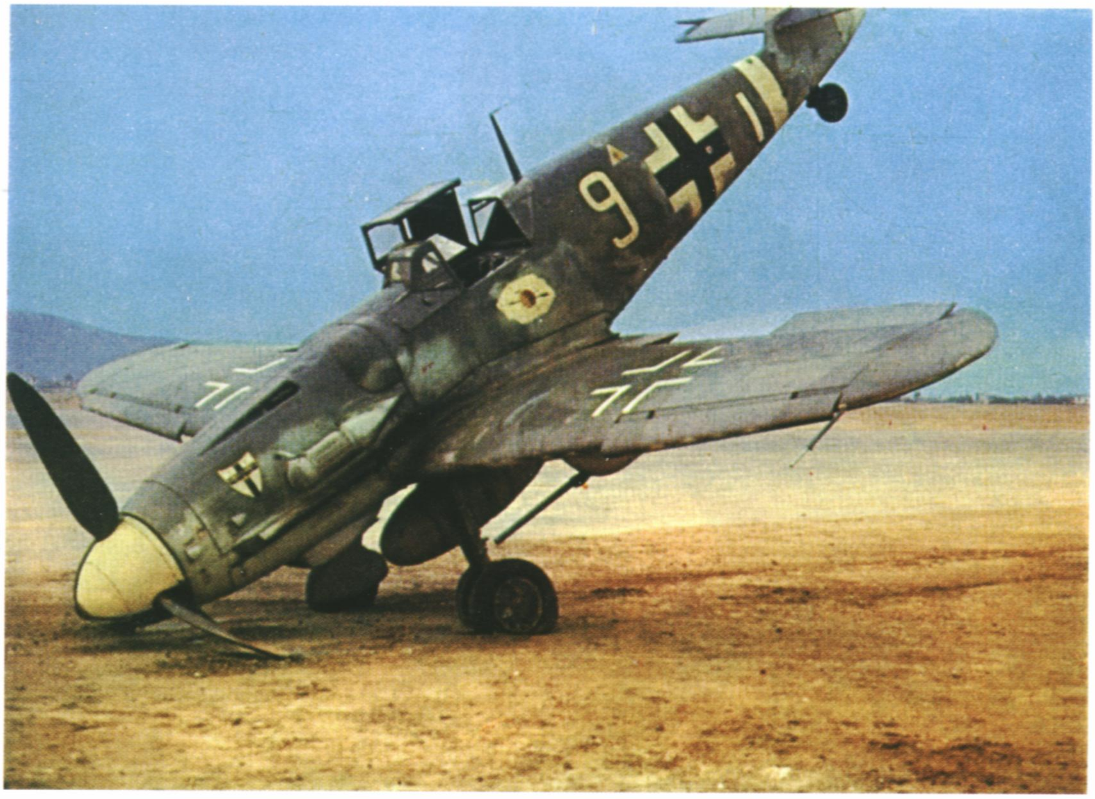
Oberseitenansicht der Messerschmitt Me 109 K-4 (Rote 7)





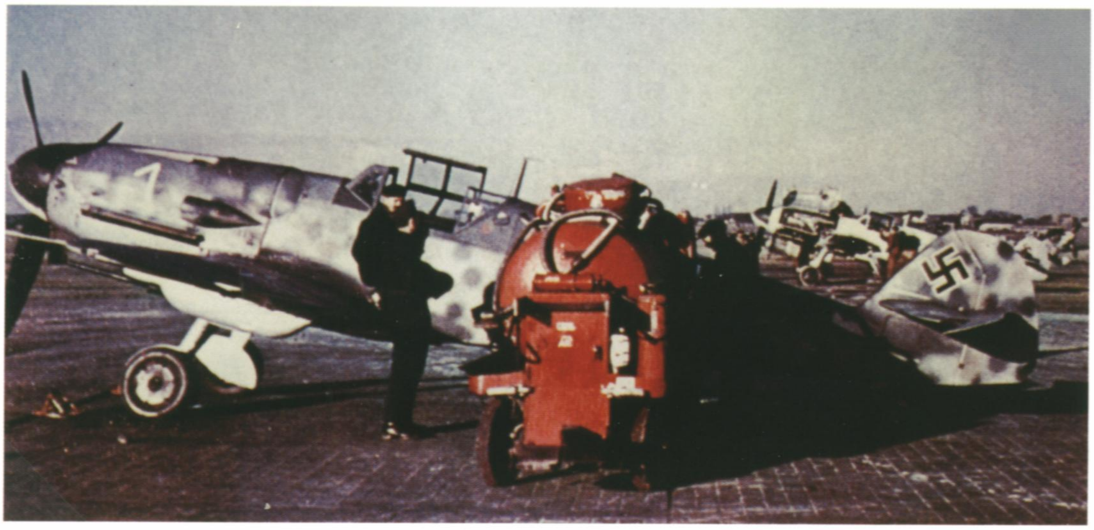
Messerschmitt Me 109 K-4 (Rote 7) im typischen Anstrichsystem der letzten Kriegsjahre. Die Farben bestanden aus den Tönen Dunkelbraun (RLM 81), Mittelgrün (RLM 82) und Graublau (RLM 76). Das grüne Reichsverteidigungsband (RLM 25) ordnet die Maschine der III./JG 27 zu.

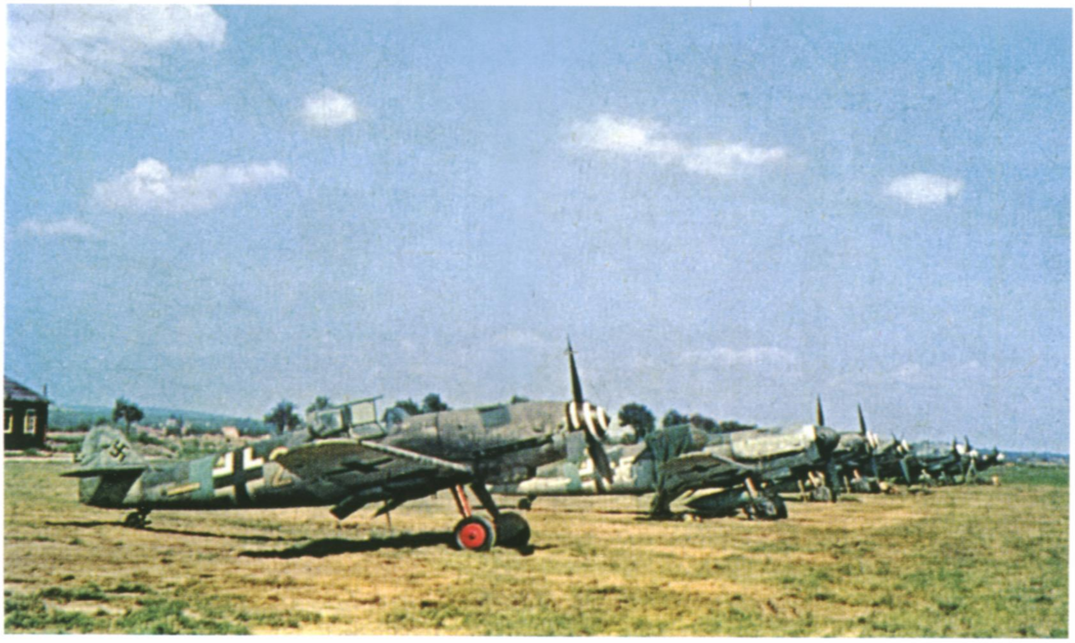
Graphiken: Dietz, Maunder, Meier



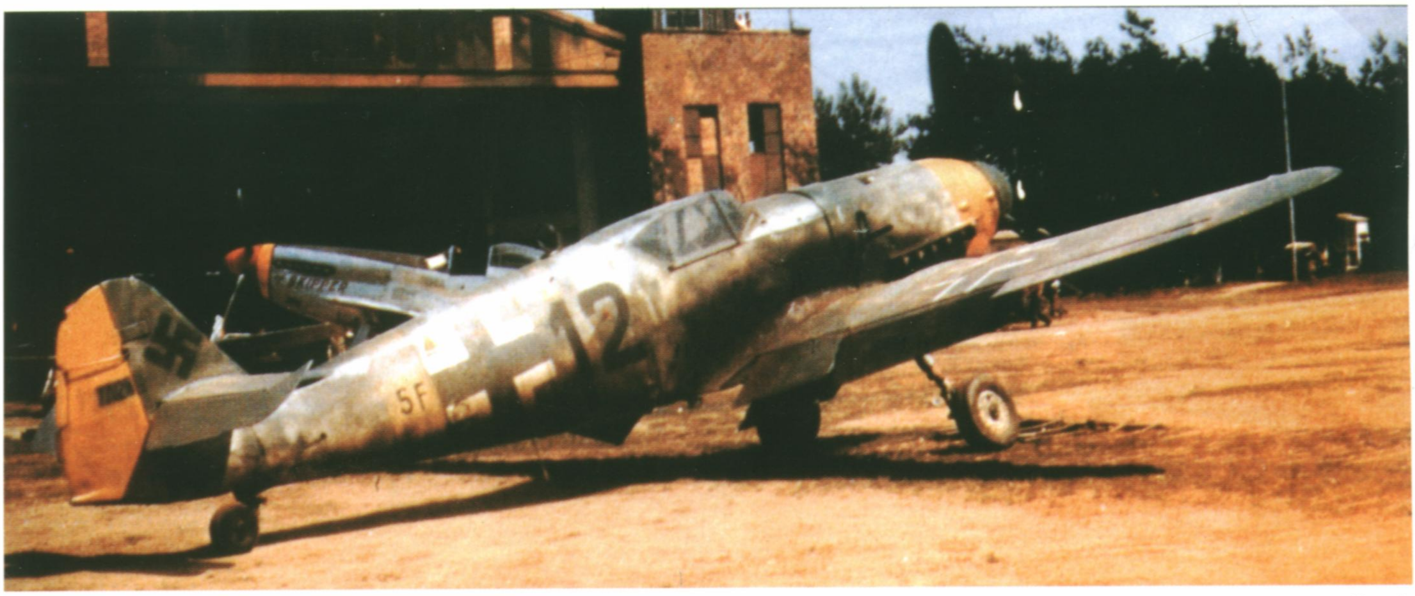
Messerschmitt Bf 109 G-6/Trop der 7./JG 27. Die Aufnahme entstand in der Nähe der österreichischen Hauptstadt Wien.
Der Sichtschutzanstrich bestand aus den Standardfarbtönen RLM 74-75-76.
Interessant auch die unter den Tragflächen angebrachte Gondelbewaffnung und die durch den rapiden Abbremsvorgang ausgefahrenen Vorflügel.

Mit Standardsichtschutz versehene Messerschmitt Bf 109 G-6 auf dem Vorfeld eines Jagd- oder Ergänzungsgeschwaders.
Bemerkenswert die rudimentär aufgetragene “1” auf der Motorhaube.
Ort der Aufnahme und Einheit sind unbekannt.





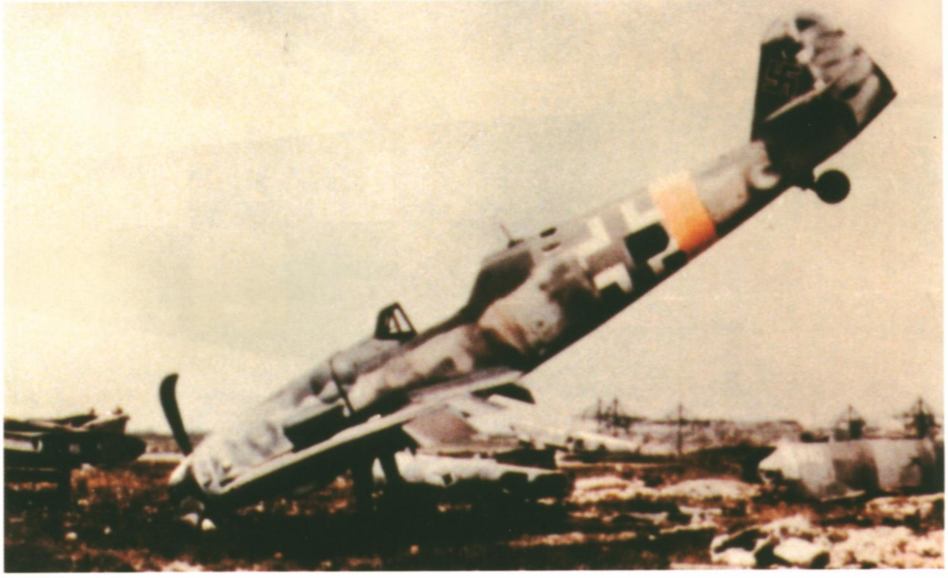
Auf dem Feldflugplatz Fels am Wagram entstand diese interessante Aufnahme einer Messerschmitt Me 109 G-6/AS.
Die rote Lackierung der Fahrwerksbeine soll platzfremdem Wartungspersonal anzeigen, daß die Maschine höheroktanigen Spezialkraftstoff benötigt.
Bei den hinteren Maschinen scheint es sich um normale G-6 Versionen zu handeln.
Die Flugzeuge gehörten zur II./JG 27 und trugen bereits das Reichsverteidigungsrumpfband in blau.

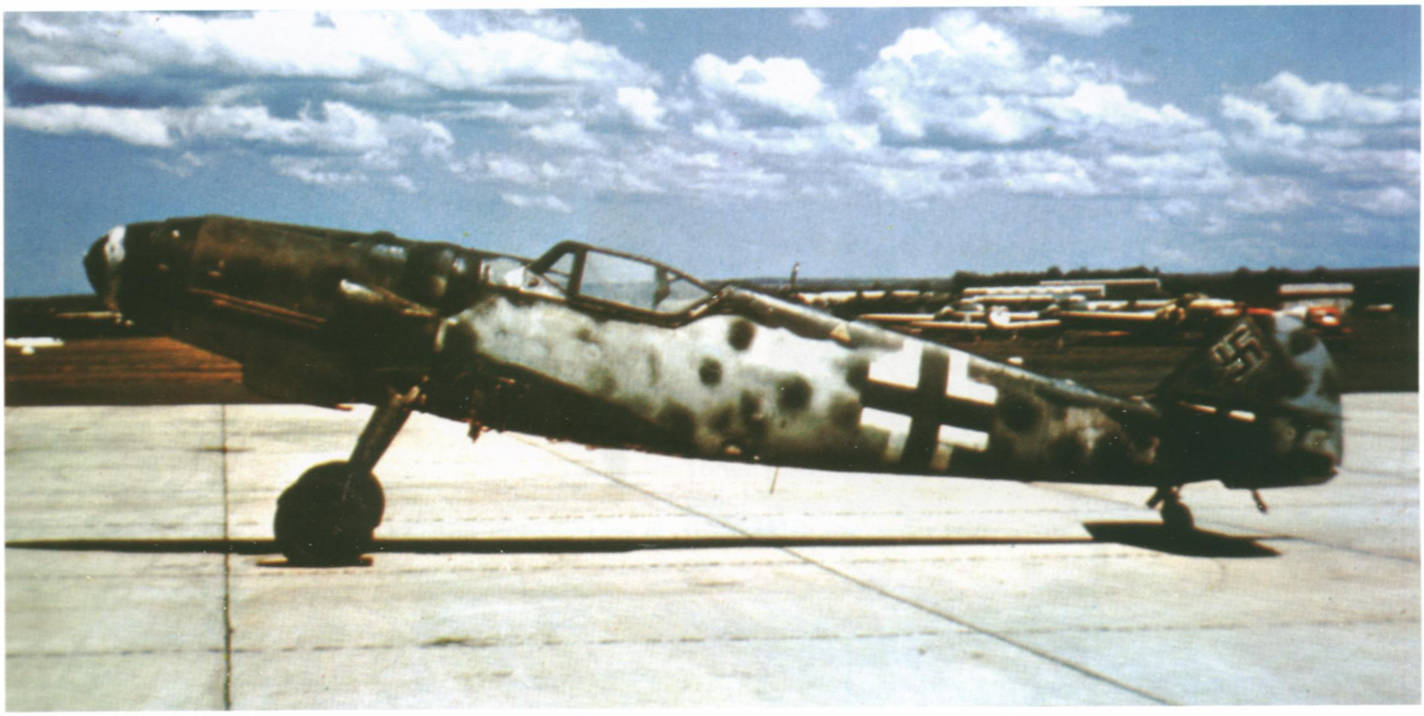


Messerschmitt Me 109 G-10/R2 (Schwarze 12) - Wk.Nr. 770 269 - Aufklärerversion, aufgenommen auf einem von amerikanischen Truppen besetzten Flugplatz.

Rechts) Bei den Messerschmitt-Werken in Augsburg beendete diese Messerschmitt Me 109 G-14 (Wk.Nr. 165 545) ihre Luftwaffendienstzeit.
Das Farbsystem bestand aus den Tönen Graugrün RLM 74 und Grauviolett RLM 75. Helle Flächen Graublau RLM 76

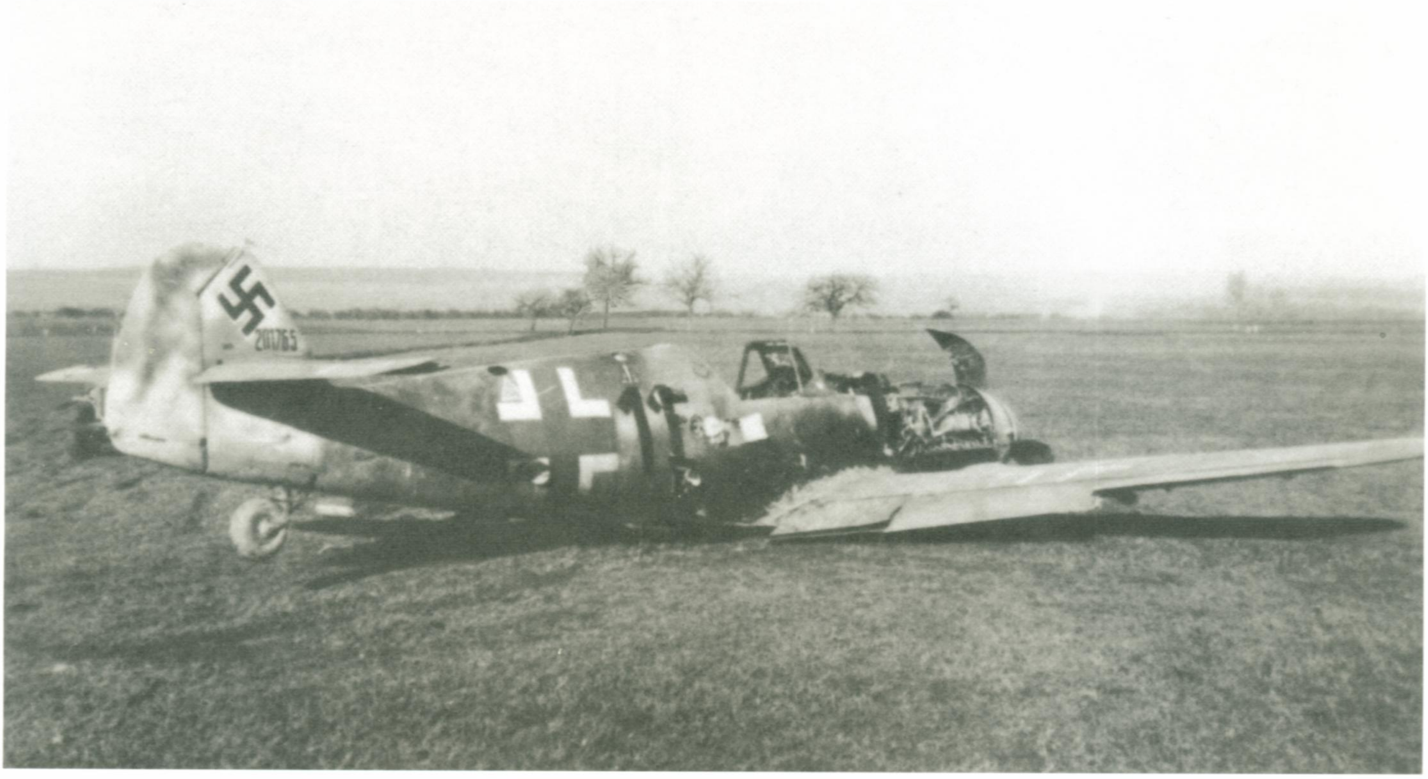
Unten) Ähnlich wie bei der oberen Aufnahme der Me 109 G-10/R2 bestand auch dieser Anstrich einer Beute-Me 109 G-6 (Wk.Nr. 163 824) aus dem Standardanstrich RLM 74-75-76. Mangelnde Verfügbarkeit geeigneter Farbe gegen Ende des Krieges führten aber zu den verschiedenartigsten Kombinationen wie hier im Bug- und Heckbereich mit den Farben RLM 81 und 82.



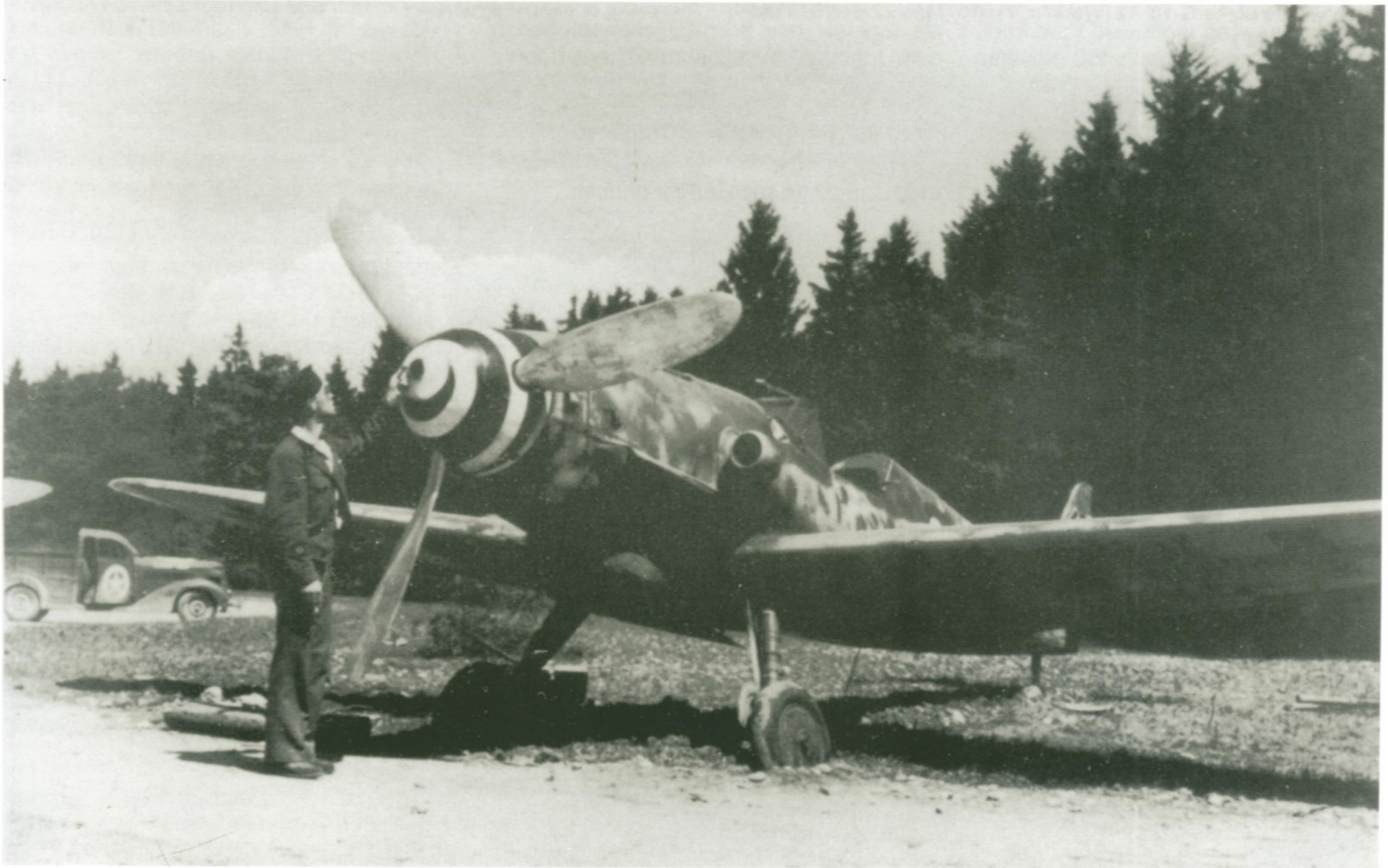


während einer Amtschefsitzung im RLM aus, daß die Verluste bei der Schulung auf der einsitzigen Bf 109 besonders groß seien. Erste Versuche, einen provisorischen Doppelsitzer bei der Flugzeugführerschule in Brandenburg herzustellen, befriedigten nicht. Die Messerschmitt-Werke wurden daher aufgefordert, mit der Neukonstruktion eines Doppelsitzers zu beginnen, der das breite Fahrgestell der Me 209 aufweisen sollte, um bei Start und Landung den meist noch unerfahrenen Piloten mehr Flugsicherheit zu bieten.

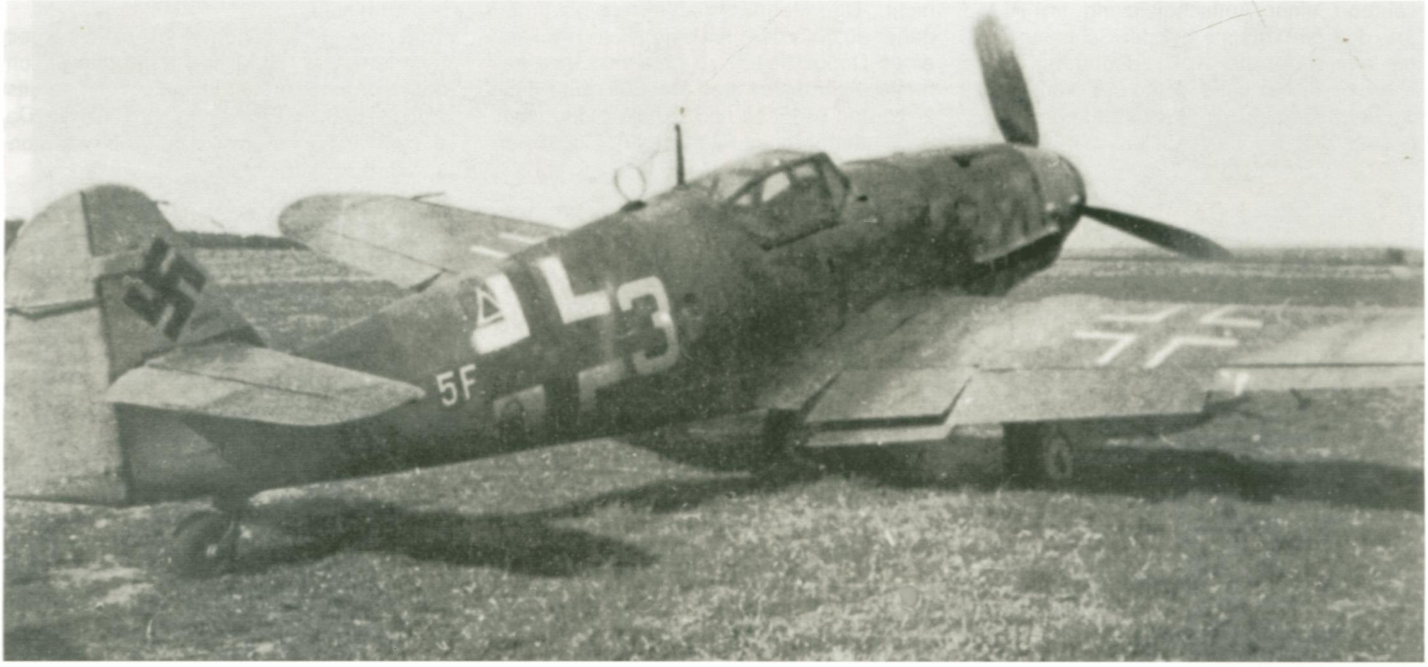
Trotz der aufwendigen Konstruktionsarbeit rechnete das RLM viel zu optimistisch damit, daß das erste Musterflugzeug bereits im Juli 1943 zur Erprobung bereitstände. Da der konstruktive Aufwand zu groß war, stor-



Eine Messerschmitt Bf 109 G-8 Aufklärervariante (Wk.Nr. 201765) "Schwarze 11"nach einer Bruchlandung in Frankreich.
Foto: via Franzke

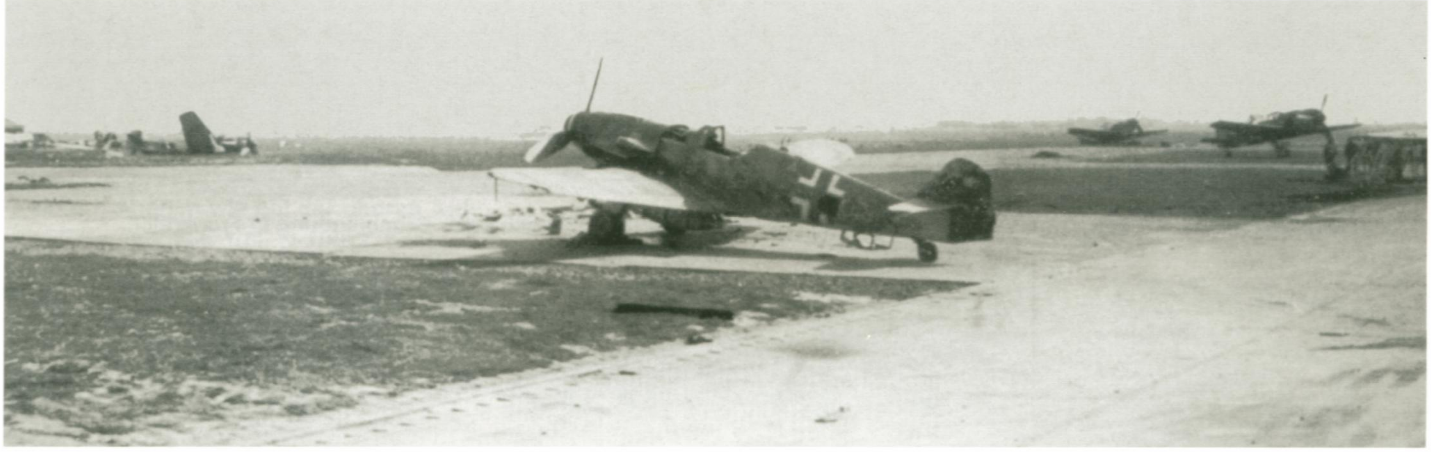


In Salzburg - Maxglan wurde Anfang Mai 1945 diese Messerschmitt Bf 109 G-10/R3, zusammen mit weiteren Luftwaffenflugzeugen erbeutet.
Foto: USAAF



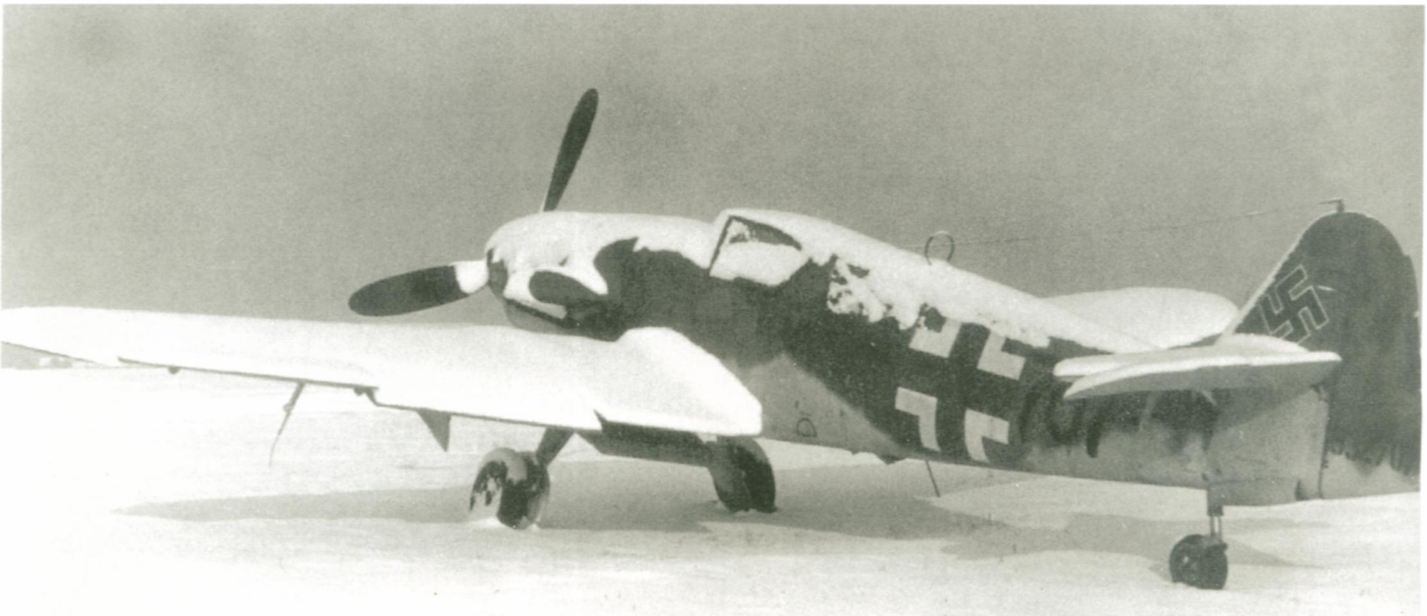
Eine Bf 109 G-10/R5 der Aufklärungsgruppe 14, die 1945 von alliierten Truppen erbeutet wurde.

Foto: Hitchcock



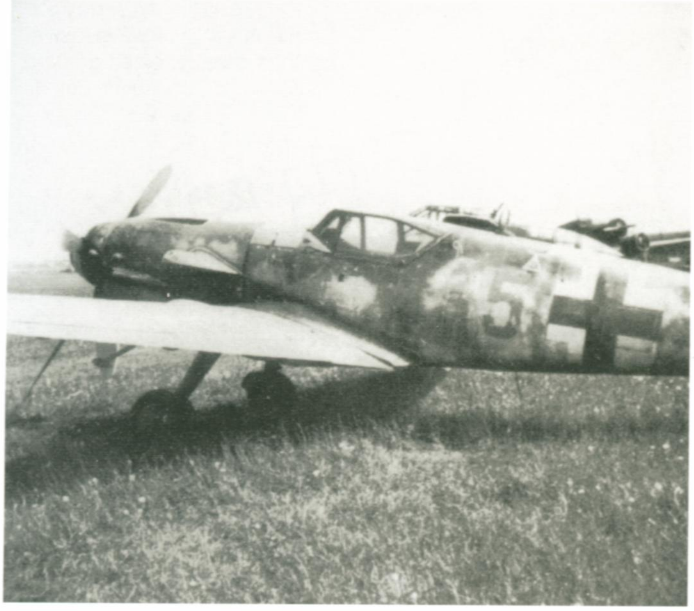
In Köthen wurde diese G-10/R2 (Wk.Nr. 770157) am 22.04.1945 aufgenommen.

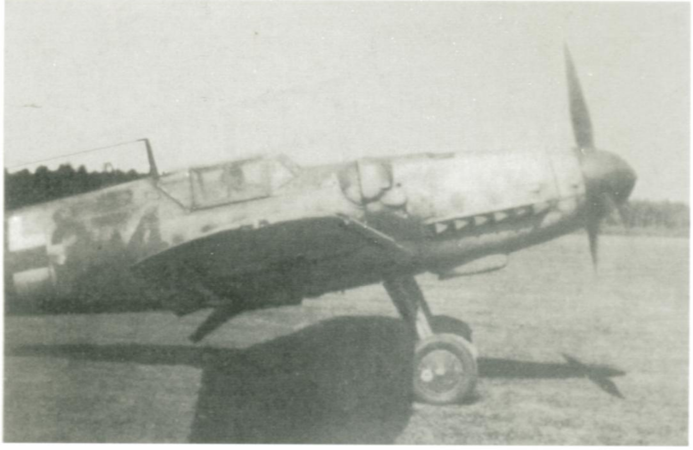
Foto: USAAF



Eine Messerschmitt Bf 109 K-4 mit charakteristischem großen Leitwerk (Wk.Nr. 932707) im Winter 1944.

Foto: Radinger





Oben) Seitenansicht einer Bf 109 G-6 mit gut sichtbarer Verkleidung des Ladeluftverdichters auf der rechten Rumpfseite.
Foto: Prigge

Links) Eine 1945 erbeutete, flugklare Bf 109 G-10/AS
Foto: USAAF

nierte das RLM den Auftrag und ordnete die Serienumrüstung älterer Bf 109 an. Der erste Musterbau einer G-12 (DF+CJ, Werk-Nr. 14130) wurde von Messerschmitt Testpilot Fritz Wendel nachgeflogen. Die Leistungserprobung ergab im August 1944 eine Höchstgeschwindigkeit von knapp 590 km/h bei einem Fluggewicht von 3030 kg.

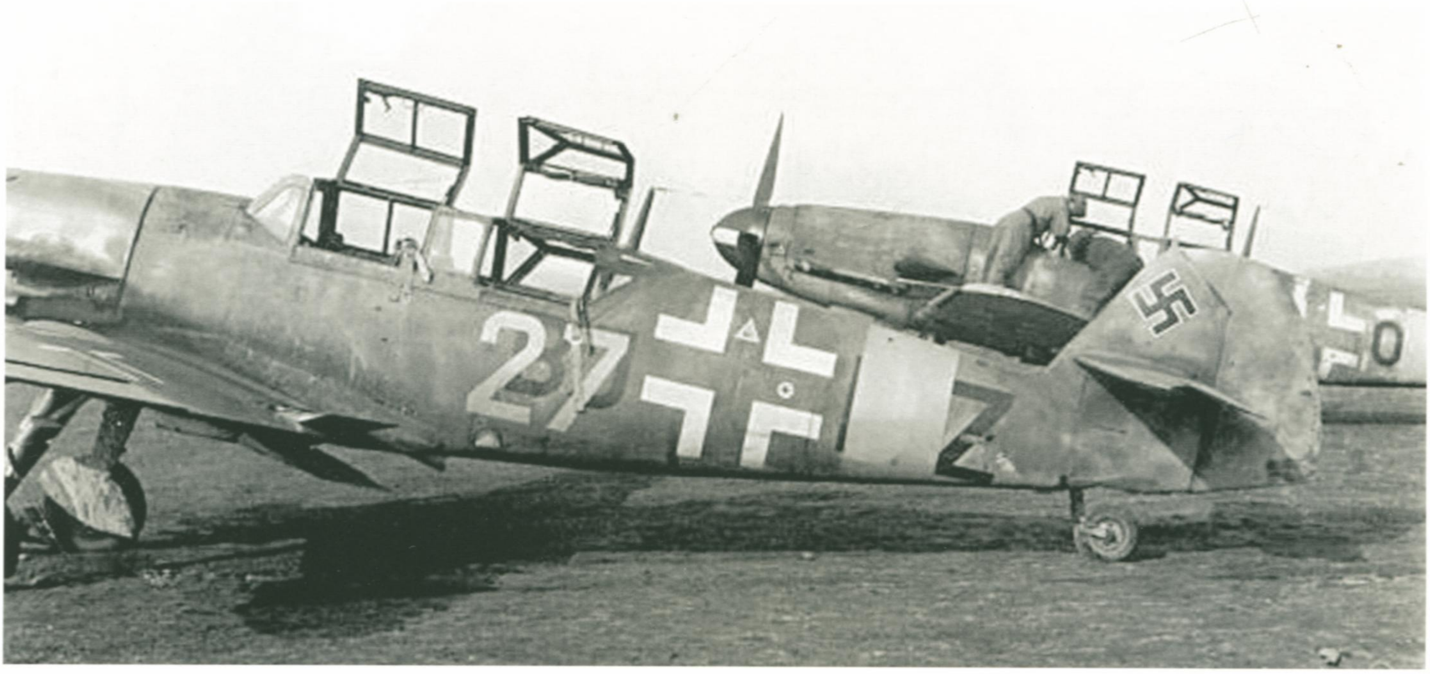
Die serienmäßige Umrüstung zur G-12 wurde nach Vorarbeiten der Oberbayrischen Forschungsanstalt (Messerschmitt) im Sommer 1944 schwerpunkthaft bei Blohm & Voss im Raum Hamburg durchgeführt. Unterstützt wurde die Aktion durch die Mitwirkung der Werften in Stolp-Reitz, Bad Vöslau, Jüterbog Damm und Finow.

Das Schulflugzeug G-12 unterschied sich von den früheren Varianten vor allem durch einen zweiten voll instrumentierten Platz hinter dem bisherigen Pilotensitz. Für Fluglehrer und -schüler wurden getrennte Klapphauben angebracht, deren hintere so ausgelegt war, daß der in der Regel (außer bei der Blindflugausbildung) hinten sitzende Lehrer beiderseits vom Schüler ein annehmbares Sichtfeld erhielt. Durch den Einbau des Lehrersitzes mußte zwangsläufig die Tankanlage reduziert werden. Der Rumpftank - nunmehr von 400 auf 240 l verkleinert - wurde unter den Kabinenboden verlegt. Auf Grund der recht geringen Kapazität stand daher nur eine Flugzeit von weniger als einer halben Stunde zur Verfügung. Durch die Mitnahme des üblichen 300 l Abwurftanks (Rüstsatz R3) wurde dann die Flugdauer maßgeblich gestreckt.

Im Bereich der Funkgeräte fiel das Kennungsgerät FuG 25a weg. Zur Kommunikation mit der Bodenstelle diente ein FuG 16Z, zur Eigenverständigung zwischen Lehrer und Schüler die Anlage RG-10a.

Für Schießflüge genügten meist ein bis zwei MG 131 der Rumpfbewaffnung, die Motorkanone blieb meistens ausgebaut. Doch nur ein kleiner Teil der G-12 wurde überhaupt bewaffnet geflogen, da die fliegerische Schulung im Vordergrund stand.

Bei den Jagdgeschwadern 101 bis 110 wurden 1944 die doppelsitzigen Messerschmitt Bf 109 G-12 eingesetzt.
Foto: Hitchcock



Diese sehr schöne Aufnahme der Messerschmitt Bf 109 G-12 zeigt deutlich die Doppelsitzerkonfiguration, wie sie bei den Jagdfliegerschulen gegen Ende des Krieges verwendet wurden. Foto: Hitchcock

Bf 109 G-14

Die letzte realisierte Baureihe der Ausführung der Bf 109 G stellte die Bf 109 G-14 dar.

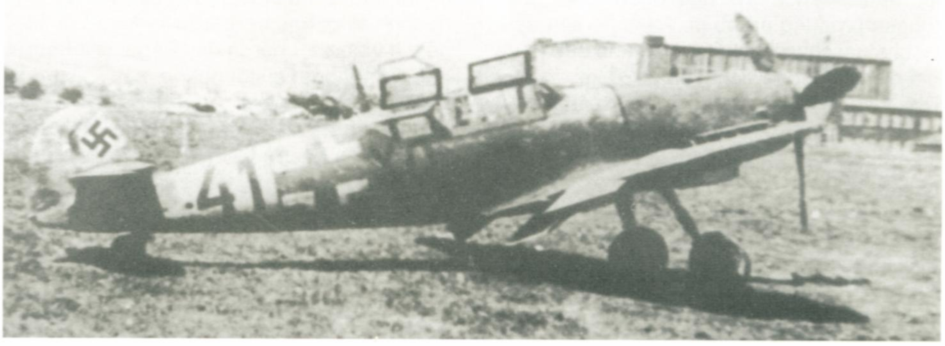
Während der letzten Amtschefbesprechung, im Mai 1944, der "Jägerstab" hatte von nun an die Entscheidungen zu fällen, versuchte GFM Milch noch einmal für die Produktion von Bf 109 und Fw 190 verbindliche Vorgaben festzuschreiben. Die Probleme mit den Strahltriebwerken hatten zu erheblichen Verzögerungen geführt. Die Umstellung auf die Me 262 drohte zu scheitern und würde weit mehr Zeit als erwartet benötigen. Die Jagdgeschwader würden auf absehbare Zeit auf Kolbenjäger angewiesen sein. Oberstleutnant Knemeyer verwies daher auf die Fw 190 D-9 mit Jumo 213 - Triebwerk sowie möglichst vielen Bf 109 mit DB 605AS Motoren eine größere Dringlichkeit zu.

Im Juni 1944 trafen die ersten G-14 bei den Geschwadern (JG 4, 76 und 77) in Frankreich ein. Schließlich wurden die Maschinen an nahezu alle übrigen Jagdverbände ausgeliefert. Maschinen dieses Typs wurden aber auch an die beiden Ergänzungsjagdgeschwader 1 und 2, die drei Jagdgruppen West, Ost und Nord sowie die in Umstellung auf den Jagdeinsatz begriffenen Kampfgeschwader (Jagd) geliefert. Die Mehrzahl der überführten Maschinen wurde dort bei der I./KG(J) 6, der I./KG(J) 27, der II./KG(J) 30 und den beiden ersten Gruppen des KG(J) 55 zusammengezogen.

Beim KG(J) 55 gab es am 02.01.1945 zwei Bf 109 G-6 beim Stabsschwarm, sechs G-6 bei der I./KG(J) 55 und neun bei der zweiten Gruppe. Außerdem konnte auf 14 Fw 190 und mehrere Ar 96, Bü 181, Fw 44 und Fi 156 bei der Ausbildung zurückgegriffen werden.

Ferner war die Bf 109 G-10 - neben einigen wenigen G-6 und G-14 - bei der 1. bis 3./KG 51 vorhanden. Insgesamt büßte der Verband zwischen 02.01.1945 und Ende März mindestens 14 Bf 109 G ein, von denen die letzte, die "Schwarze 8" (Bf 109 G-10, WerkNr. 150959) von Fw. Herbert Wegner von der 2. Staffel am 31.03.1945 nicht vom Einsatz zurückkehrte.

Weitere Maschinen erhielt die II. und III. Gruppe des NJG 11, die Nahaufklärungsgruppen 1 bis 4 und 14. Wie bei der G-10 wurde auch die G-12 größtenteils nicht mehr als geschlossene Bauserie hergestellt, sondern klinkte sich in die auslaufende Fertigung der Bf 109 G-6 nahtlos ein. Schließlich wurde dann aber ein Großteil der Produktion - neben der Herstellung der

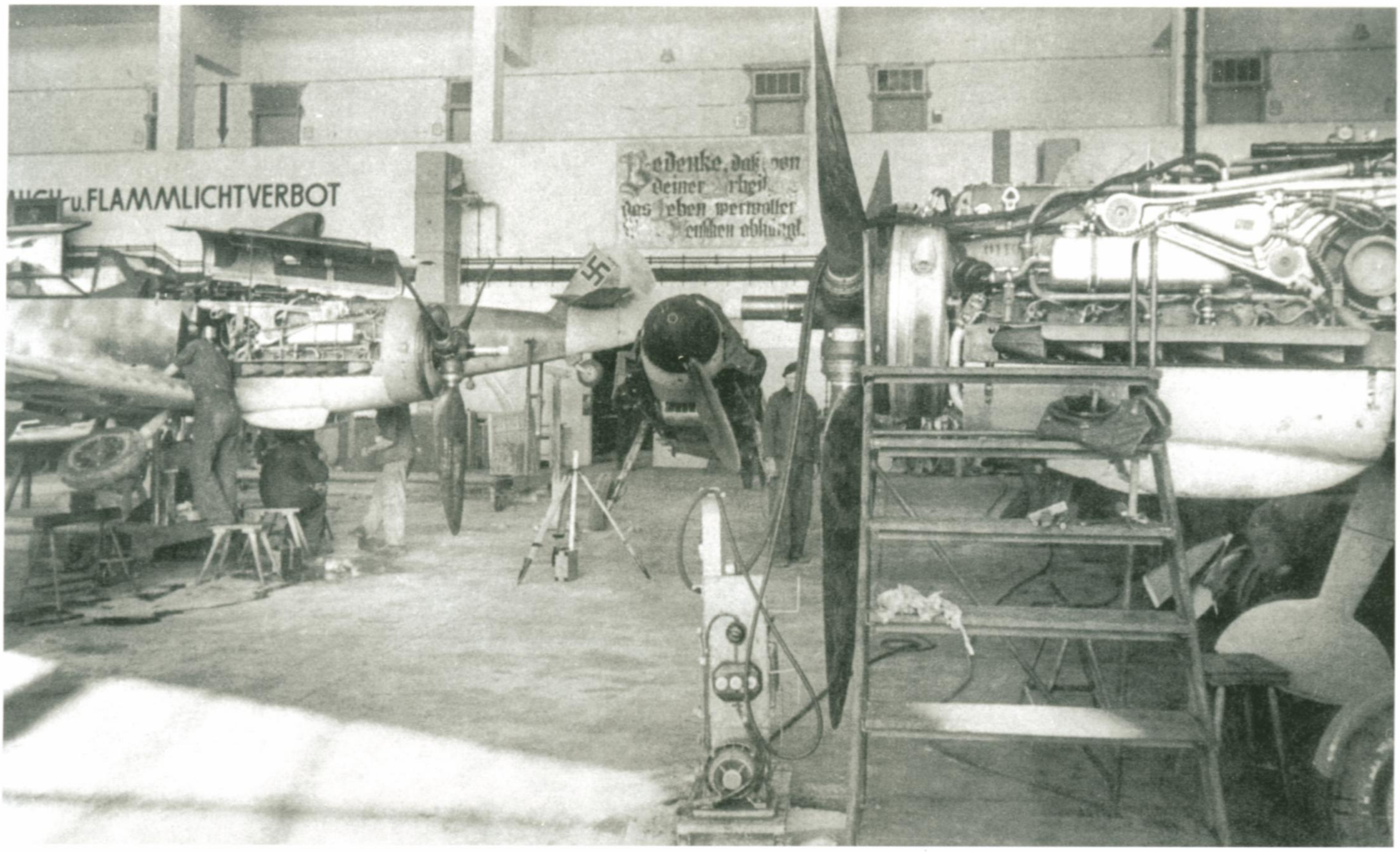


Die Bf 109 G-12 "Schwarze 41" beim JG 101.

Foto: Hitchcock

Holzleitwerke aus der Nabern-Produktion (Hirth) werden verladen.

Foto: via Selinger



Ausführungen G-10 und K-4 als G-14 ausgeliefert. Die Produktion der Bf 109 lief fast bis Kriegsende bei Messerschmitt und zahlreichen Lizenznehmern unvermindert weiter, jedenfalls so lange, wie genügend Bauteile zur Verfügung standen, was in den letzten Kriegsmonaten und -wochen jedoch nicht immer gewährleistet war.

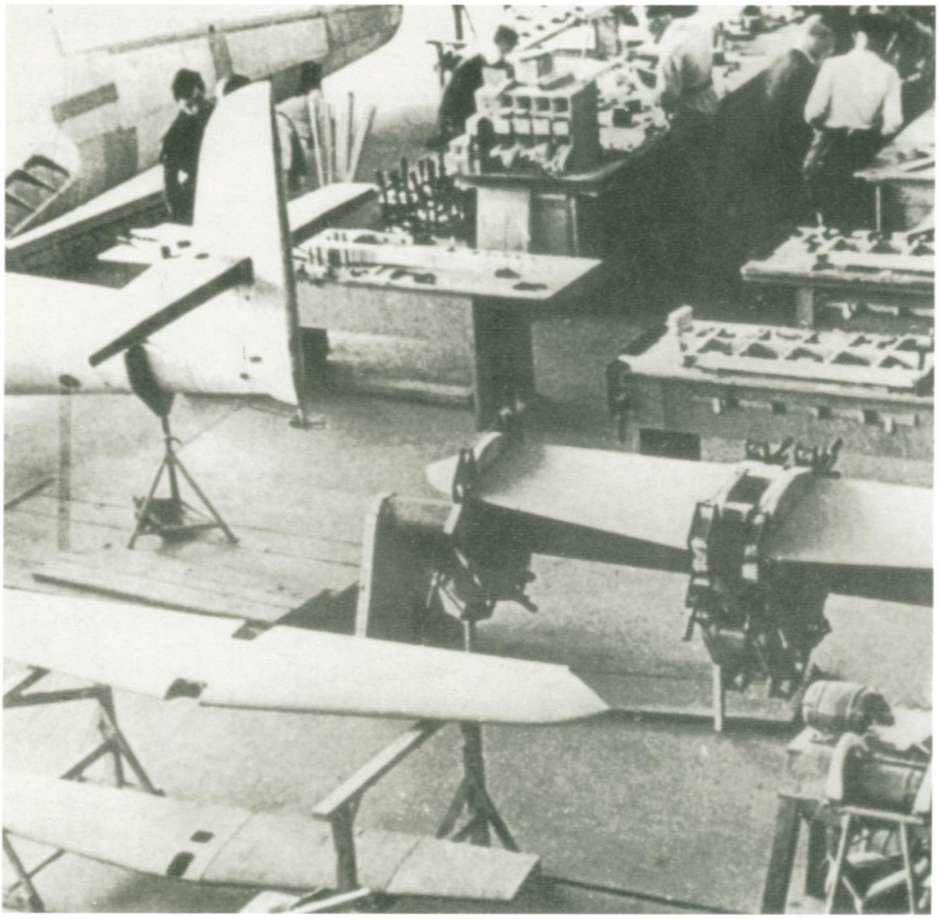
Wie schon bei allen früheren Ausführungen konnte eine vollständige Standardisierung nicht erreicht werden. So glichen frühe G-14 vielfach späten G-6 oder Teilen der G-10 - Produktion.

Motorenmäßig waren die meisten G-14 mit dem DB 605 A ausgestattet, welche über die MW 50-Zusatzeinspritzung verfügte und daher die Bezeichnung DB 605 AM erhalten sollte. Viele der bis zuletzt fertiggestellten Bf 109 G-14 kamen jedoch mit DB 605 AS - Motoren heraus. Der zunächst geplante, relativ zügige Übergang vom kleinen zum großen Ölkühler wurde jedoch nicht vollständig geschafft, da anscheinend noch genügend der früheren Ölkühler vorhanden waren und es für die Neuanfertigung des neuen Fo 987 - Kühlers möglicherweise an der entsprechenden Fertigungskapazität fehlte. Viele der Maschinen wurden schrittweise mit dem FuG ZY ausgerüstet, ebenso gehörte eine größere Fahrwerksverkleidung ebenso zum Erscheinungsbild vieler Bf 109 G-14.

Von der G-14/R6 und U4 gab es außerdem noch Varianten mit DB 605/AS Triebwerk. Wie bei vielen früheren Bf 109 G wurde bei der G-14 die 20 mm Motorkanone (MG 151) manchmal durch eine Maschinenkanone MK 108 mit höherer Zerstörungskraft ersetzt. Außer der Bf 109 G-14/R1 bis R6 gab es die Varianten R1, R3 und R6 auch mit DB 605/AS-Motoren. Die meisten Anfang 1945 im Bereich der Luftflotte 6 ein-

Blick in die Endmontagehalle der Messerschmitt-Werke, hier bei der Endmontage der Bf 109 G-10.

Foto: MBB



Herstellung der alternativen Holz-Leitwerke bei den Hirth-Werken in Nabern.

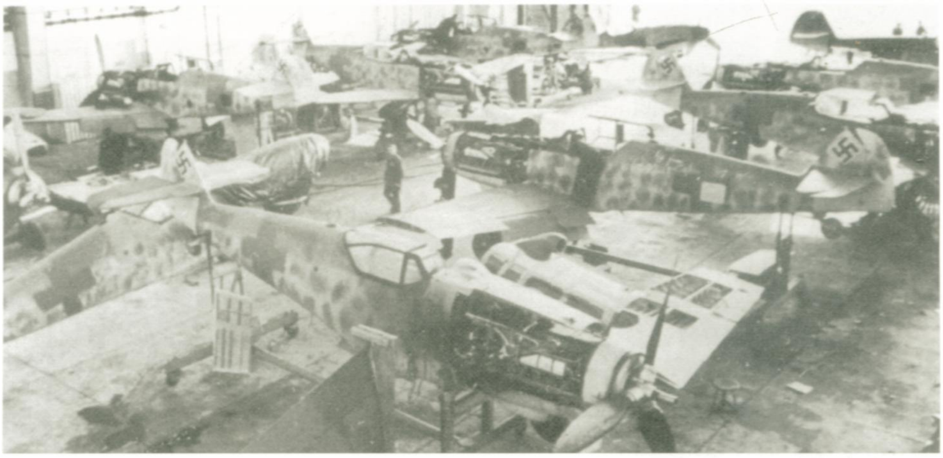
Foto: via Selinger

gebüßten Bf 109 waren G-14 oder G-14/AS und hatten zu den Jagdgeschwadern 6, 11, 51, 52 und 77 gehört. Außerdem gingen zwei Bf 109 G-14/U4 der 3. und 4./JG 77 am 31.01.1945 sowie am 01.02.1945 verloren. Die Bf 109 G-14/AS wurde beispielsweise beim JG 6, 27 und 53 sowie beim JG 300 geflogen. Von der Bf 109 G-14 wurden folgende Baureihen hergestellt: (siehe Tabelle Seite 33).

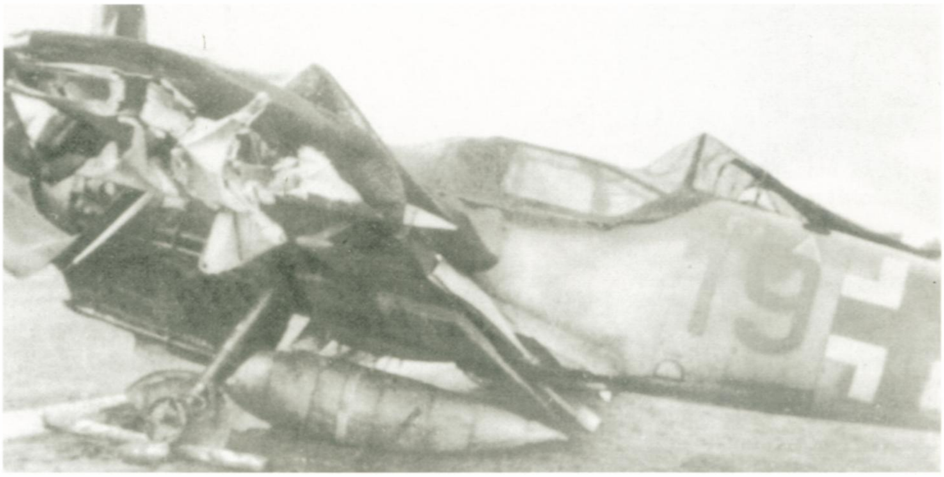
Bei der ungarischen Jagdgruppe 101 kam es in den ersten drei Monaten des Jahres 1945 zu mindestens 32 Verlusten, von denen elf Flugzeuge Bf 109 G-14 waren. Ein Luftsieg wurde von Lt. Antal Szebeni (JGr. 101) errungen, als er mit seiner G-14 (Werk-Nr. 782205, W-D+58) eine Yak-9 rammte.

Am 08.02.1945 ordnete das Oberkommando der Luftwaffe - Luftwaffenführungsstab - (Nr. 937/45 gKdos op) an, daß die Flugzeugausstattung in den Geschwadern schnellstens vereinheitlicht werden müßte.

Alle übrigen Jagdverbände verfügten damals bereits über eine einheitliche Ausrüstung, wie die Jagdgeschwader 51 bis 53, welche die G-14 oder die K-4 flogen. Am 20.03.1945 sah die Rüststandentwicklung bei den Jagdverbänden, soweit es die Bf 109 G und K betrifft, laut der Übersicht des OKL (Br.B.Nr. 1561/45 gKdos) so aus:



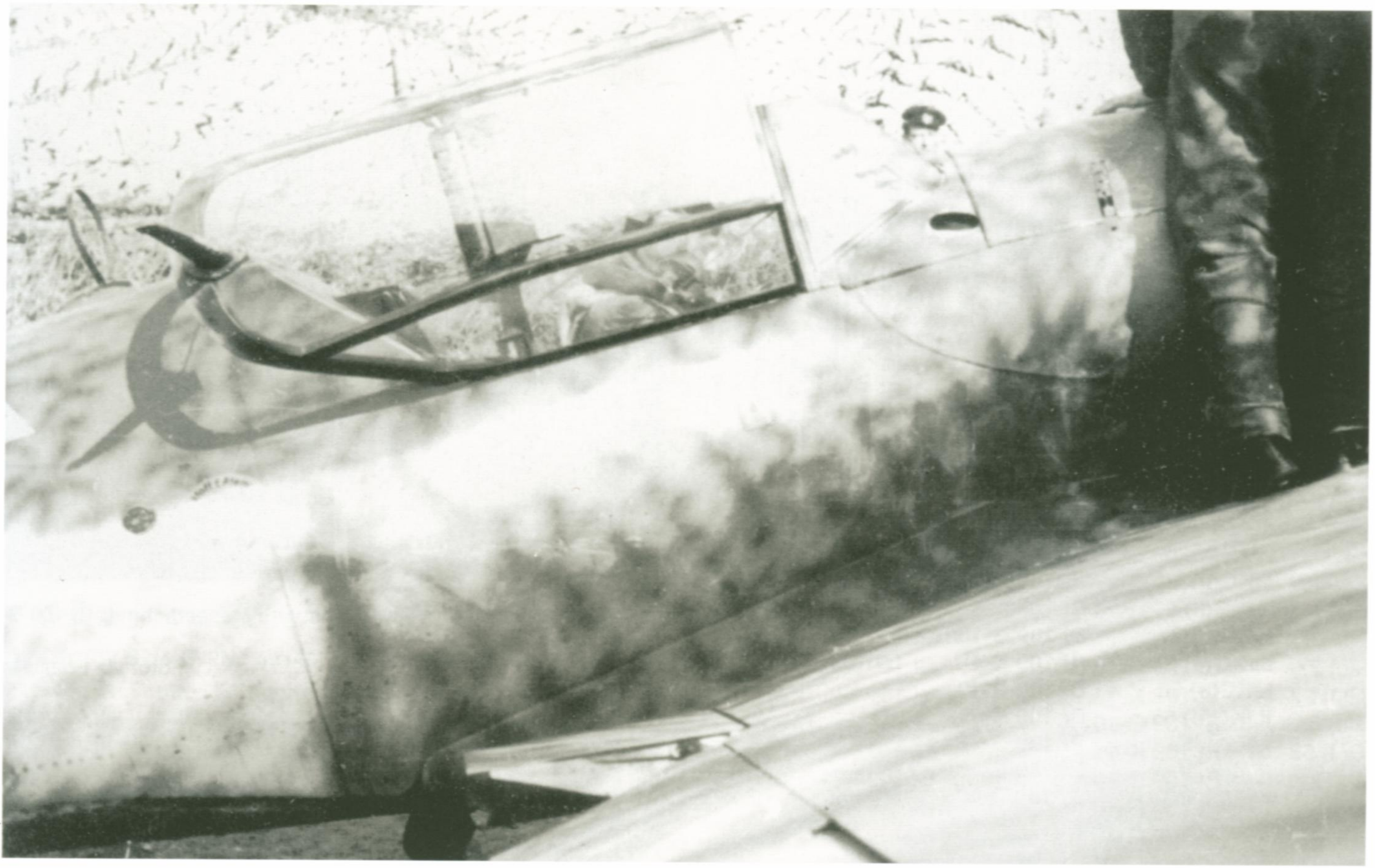
Nahezu fertiggestellte Bf 109 G-14-Jagdflugzeuge in der Messerschmitt-Endfertigung.
Foto: MBB



Zusammenstoß der Bf 109 G-10 von Uffz. Karl Müller von der 6./JG 77 mit einer Bf 110.
Foto: via Francella

Unten) Getarnte Bf 109 G des JG 53 mit Erla-Haube im Sommer 1944.
Foto: via Lang

- Bf 109 G-14/R1:	Jagdbomber wie Bf 109 G-10/R1
- Bf 109 G-14/R2:	Aufklärer wie Bf 109 G-10/R2
- Bf 109 G-14/R3:	Jagdflugzeug wie Bf 109 G-10/R3
- Bf 109 G-14/R6:	Jagdflugzeug mit Gondelbewaffnung MG 151/20 und MW 50-Anlage
- Bf 109 G-14/U4:	Motorkanone MK 108 statt MG 151 und MW 50-Anlage

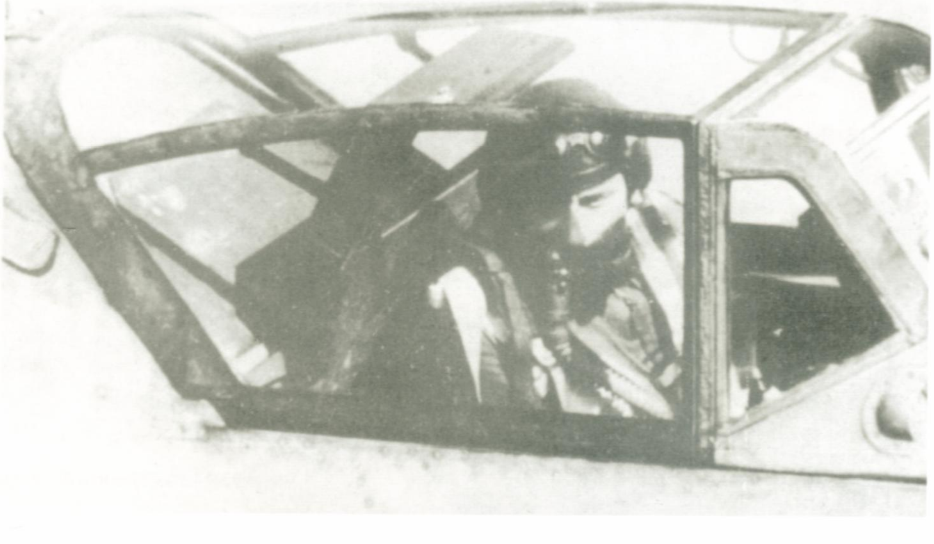


Unten) Nahaufnahme einer Messerschmitt Bf 109 G-10 einer italienischen Jagdgruppe.
Deutlich erkennbar die Form der Erla-Haube, die eindeutig bessere Sichtbedingungen bot.

Foto: Arena

Bis auf die III./JG, welche als "Volksjäger" - Gruppe mit der He 162 A-1/A-2 vorgesehen war, sollte das JG 300 zunächst mit der Fw 190 D-9/R11 sowie der Bf 109 K-4/R6 ausgerüstet werden und später dann auf die Me 262 umschulen.Während beim KG(J) 54 die Umstellung auf dieses Muster fortgesetzt wurde, verfügte das OKL - GdJ -, daß das Personal des KG(J) 55 in der industrie eingesetzt werden sollte, um die Fertigung zu unterstützen und gleichzeitig sich mit der Technik der neuen Strahljäger vertraut zu machen. Ansonsten stützte sich die Entwicklung auf die im Notprogramm festgelegten Standardbaureihen. Das heißt, die verschiedenen mit der Bf 109 G ausgerüsteten Verbände würden in der Regel die K-4 erhalten. Alle Fw 190 - Geschwader sollten zunächst die Fw 190 D-9 oder D-12 erhalten und dann auf die Ta 152 C oder den Höhenjäger Ta 152 H umschulen.

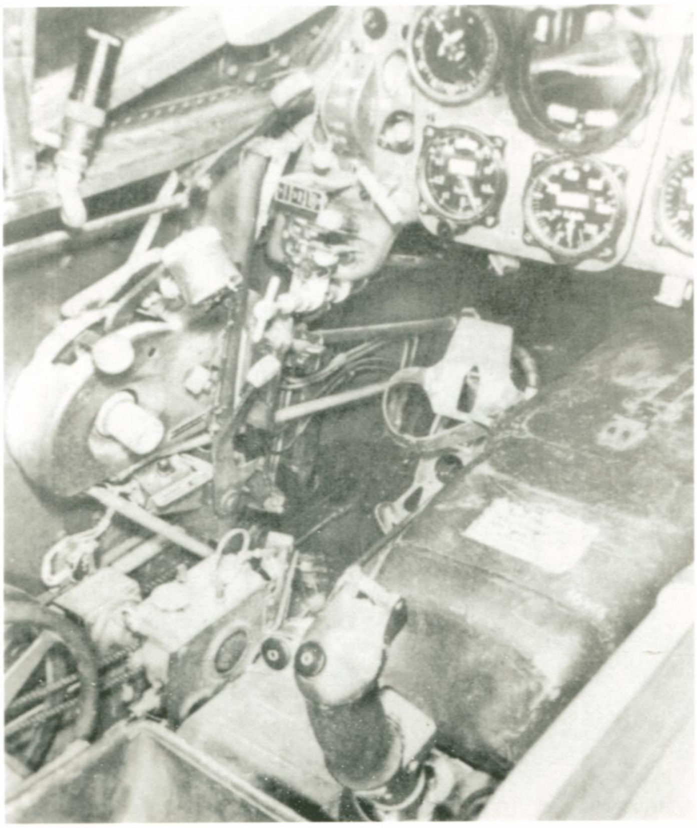
Eines galt Anfang 1945 als vollig sicher, die Entwicklung der Bf 109 sollte im wesentlichen mit der Ausführung K enden und soweit die Verbände anschließend nicht aufgelöst werden, würde es zwangsläufig zur Umstellung auf die Me 262 A-1a oder andere Strahlflugzeuge kommen. Außerdem strebte der General der Jagdflieger an, die Geschwader jeweils nur mit einem bestimmten Baumuster auszurüsten, um die

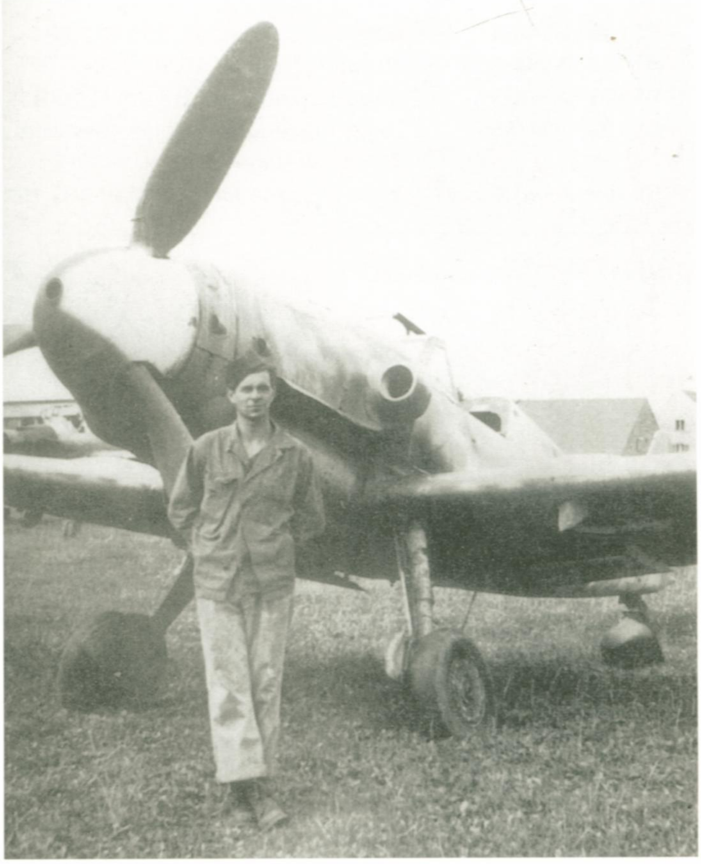


Kabine der Messerschmitt Bf 109 G-10 mit gut sichtbarer Panzerung.

Foto: via Radinger

Verband	Derzeitige Ausstattung	Geplante Ausstattung ab Sommer 1945
III./JG 1	Bf 109 G-10	He 162Volksjäger
II./JG 3	Bf 109 G-10	Bf 109 K-4
III./JG 3	Bf 109 K-4	Bf 109 K-4
III./JG 4	Bf 109 K-4	Bf 109 K-4
IV./JG 4	Bf 109 G-10	Bf 109 K-4
III./JG5	Bf 109 G-14	Bf 109 K-4
IV./JG 5	Bf 109 G-14	Bf 109 K-4
III./JG 6	Bf 109 G-14/AS	Bf 109 K-4
II./JG 11	Bf 109 G-10	Bf 109 K-4
I./JG 27	Bf 109 K-4	Bf 109 K-4
II./JG27	Bf 109 G-10	Bf 109 K-4
III./JG 27	Bf 109 K-4	Bf 109 K-4
I./JG51	Bf 109 G-14	Bf 109 K-4
III./JG51	Bf 109 G-14	Bf 109 K-4
IV./JG 51	Bf 109 G-14	Bf 109 K-4
I./JG 52	Bf 109 G-14	Bf 109 K-4
II./JG 52	Bf 109 G-14/U4	Bf 109 K-4
III./JG 52	Bf 109 G-14	Bf 109 K-4
II./JG 53	Bf 109 K-4	Bf 109 K-4
III./JG 53	Bf 109 K-4	Bf 109 K-4
IV./JG 53	Bf 109 K-4	Bf 109 K-4
I./JG 77	Bf 109 G-14/U4	Bf 109 K-4
II./JG 77	Bf 109 G-10	Bf 109 K-4
III./JG 300	Bf 109 G-10/R6	Bf 109 K-4/R6
IV./JG 300	Bf 109 G-10/R6	Bf 109 K-4/R6
I./KG(J) 6	Bf 109 G-10/R6	Bf 109 K-4/R6
II./KG(J) 6	Bf 109 K-4	Bt 109 K-4/R6
I./KG(J) 27	Bf 109 G-10/R6	Bf 109 K-4/R6
II./KG(J) 27	Bf 109 K-4	Bf 109 K-4/R6
I./KG(J) 55	Bf 109 G-10	
II./KG(J) 55	Bf 109 K-4	
I./Ital. JGr	Bf 109 G-10	Bf 109 K-4
II./Ital. JGr	Bf 109 G-10	Bf 109 K-4
III./Ital. JGr	Bf 109 G-10	Bf 109 K-4





Von den Alliierten bei Wetzlar erbeutete Messerschmitt Bf 109 G-10.

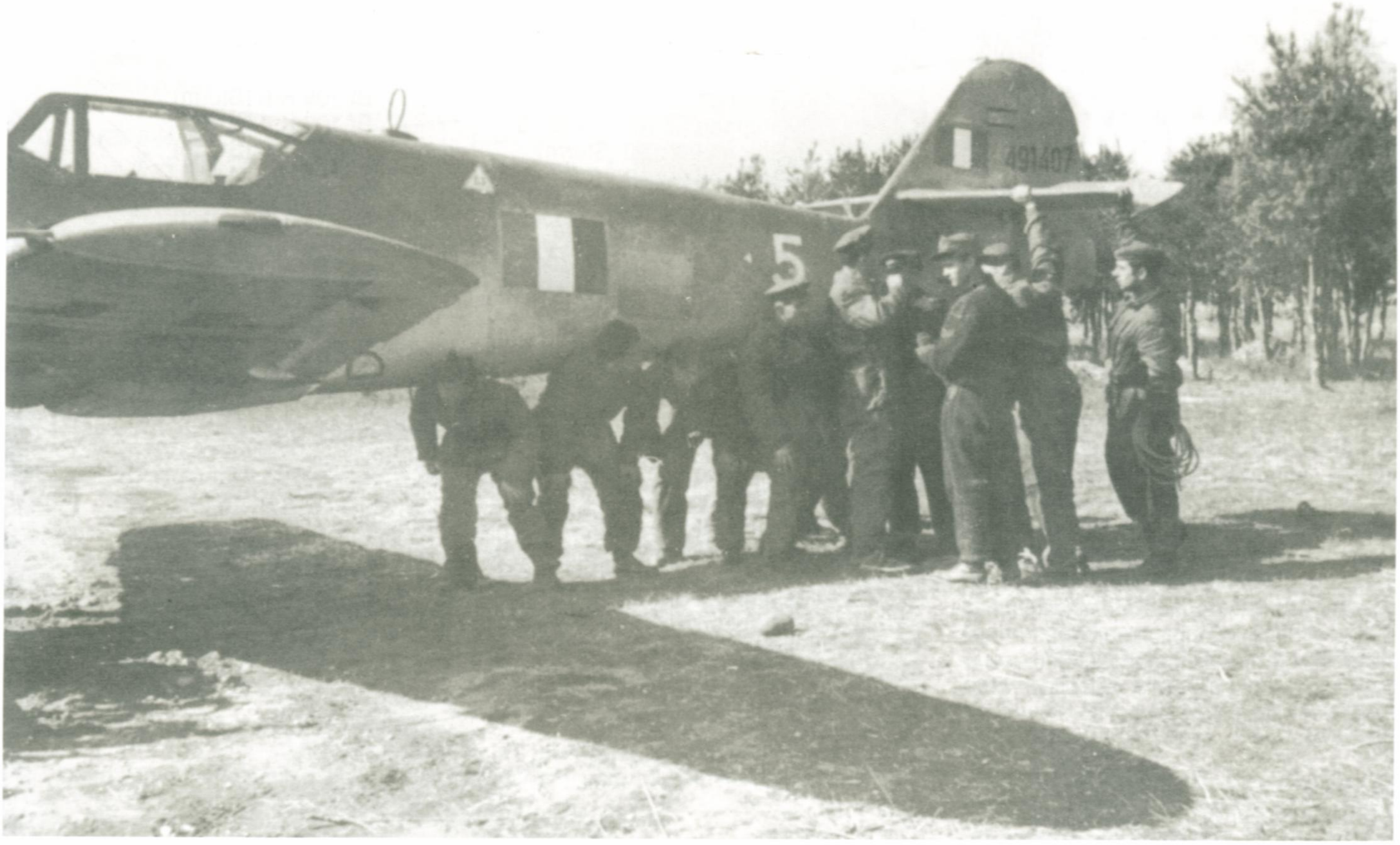
Foto: via Francella

Oben) Bei der 1./NAG 5 in Dünaburg bei einem Fehlstart zu Bruch gegangener Nahaufklärer, Ostern 1944.

Foto: via Rommel

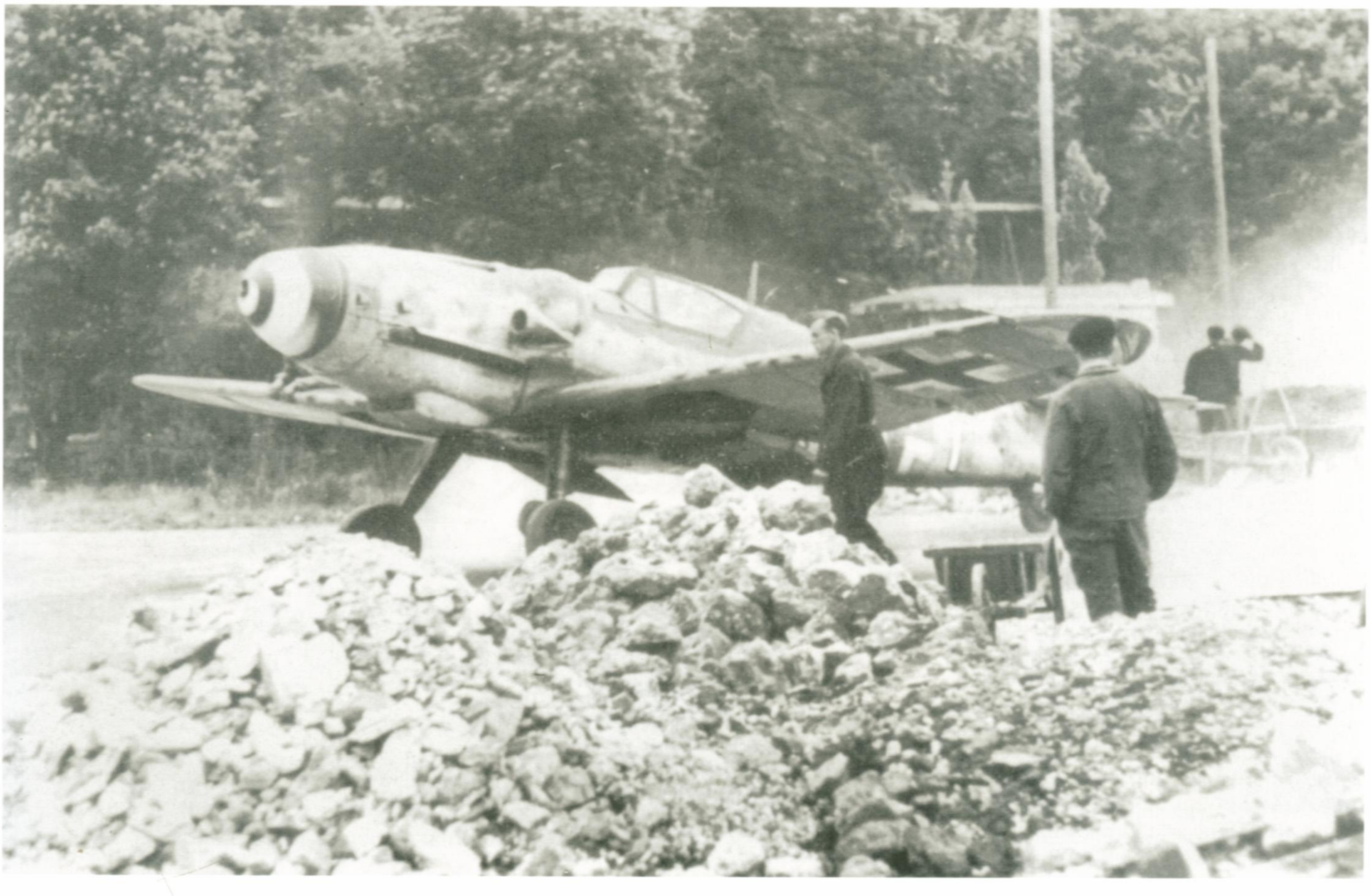
Links) Einbau eines MG 151/20 als Motorkanone.

Foto: via Schliephake



Eine Bf 109 G-14 (WkNr. 491407) bei einer italienischen Jagdgruppe.

Foto: Arena



Messerschmitt Bf 109 G-14 des Jagdgeschwaders 3 im Herbst 1944.

Foto: via Ritter

Instandsetzung und Ersatzteilbevorratung maßgeblich zu erleichtern.

Außer den schon erwähnten ungarischen Jagdfliegern gab es Ende März 1945 eine italienische Kampfgruppe (LT-Bomber) sowie drei Jagdgruppen, die über folgende Flugzeug-Ausrüstung verfügte:

	Bf 109 G-6	G-10/14	K-4
I. Ital. JGr.		42	3
II. Ital. JGr.	16	30	--
III. Ital. JGr.	10	4	--

Ferner waren noch zwei Bf 109 G-12 Schulmaschinen, vier Bf 108 und eine Kl 35 als leichtes Verbindungs- und Übungsflugzeug vorhanden.

Bf 109 G-16

Von der Bf 109 G-16 findet sich bislang nur eine Nennung in einer Baureihenzusammenstellung, die am 02.08.1945 für die Alliierten erstellt wurde. Es sollte sich um ein leistungsstarkes Einsatzflugzeug mit DB 605-Triebwerk (sicherlich der L-Ausführung) und MW 50-Anlage mit 115 l-Behälter handeln. Infolge des Übergangs auf die Ausführung K wurde die G-16 vermutlich schon Ende 1944 ersatzlos gestrichen.

Bf 109 K-0

Die Attrappe der Bf 109 K wurde durch Mitarbeiter der E-Stelle Rechlin am 01.10.1943 im Werk Wiener Neustadt (WNF) besichtigt. Die Schlußbesichtigung erfolgte etwa 14 Tage später. Zuvor war mit einigen Bf 109 G die Erprobung einer Fahrwerksrestabdeckung untersucht worden. Als provisorisches Erprobungsmuster diente die WerkNr. 18136 (BF+QH), die aus der Erla-Produktion stammte.

Außer durch ein leistungsstärkeres Triebwerk sollte sich die Bf 109 K vor allem durch die Verwendung von aus Holz bestehenden Baugruppen unterscheiden. Bei der Wolf Hirth GmbH in Nabern/Teck entstand daher ab Sommer 1943, auf Grund eines Auftrages der Messerschmitt-Werke, eine Holzfläche für die künftige Bf 109 K mit MK 108-Bestückung. Während der Zeit der Konstruktion und des sich anschließenden Musterbaus stellte sich jedoch heraus, daß die Fertigung der Holzflächen unwirtschaftlich war.

Für die Anschlußrippe und im Bereich des Holzgurtes mußte weiterhin Metall verwandt werden. Zudem war die komplizierte Form der Fahrwerksaussparung keinesfalls als Holzkonstruktion zu realisieren.

Nach den ersten in Augsburg durchgeführten Bruchversuchen, welche eine Strukturverstärkung notwendig gemacht hätten, wurde ein Teil der Werkzeuge, nicht aber die Versuchsfläche, vernichtet. Obwohl bei der Verbindung von Holz- und Metallteilen mit erheblichen Schwierigkeiten zu rechnen war, kam es ab November 1943 dennoch zu einer Einbauuntersuchung für die MK 108-Kanone im Bereich des Flächenmittelteils. Am 28.12.1943 waren die Arbeiten abgeschlossen. Da man sich zwischenzeitlich für Metallflächen für die Bf 109 K entschieden hatte, unterblieb die Herstellung von 3995

Verband	Derzeitige Ausstattung	Vorgesehene Ausstattung
JG 1	2 Gruppen Fw 190 A-8/A-9	He 162 A-1/A-2
	1 Gruppe Bf 109 G-14/AS	He 162 A-1/A-2
JG 3	3 Gruppen Bf 109 K-4/G-10	Bf 109 K-4
	1 Gruppe Fw 190 (Sturm)	Bf 109 K-6 (Sturm)
JG 4	3 Gruppen Bf 109 K-4/G-10	Bf 109 K-4
	1 Gruppe Fw 190 (Sturm)	Bf 109 K-6 (Sturm)
JG 6	2 Gruppen Fw 190 A-8/A-9	Fw 190 A-8/A-9
	1 Gruppe Bf 109 G-14/AS	Fw 190 D-9
JG 7	2 Gruppen Me 262 A-1a	Me 262 A-1a
JG 11	2 Gruppen Fw 190 A-8/A-9	Fw 190 A-8/A-9
	1 Gruppe Bf 109 K-4/G-10	Fw 190 D-11/12/13
JG 26	4 Gruppen Fw 190 D-9	Fw 190 D-9
JG 54	3 Gruppen Fw 190 A-8/A-9 (1)	Fw 190 A-8/A-9
JG 300	3 Gruppen Bf 109 G-10/R6	Fw 190 G-10/R6
	1 Gruppe Fw 190 (Sturm)	Fw 190 K-6 (Sturm)
JG 301	3 Gruppen Fw 190 D-11 (2)	Ta 152 H-10
	1 Gruppe Bf 109 G-10/R6	Ta 152 H-10
KG(J) 6	2 Gruppen Bf 109 G-10/R6, K-4	Me 262 A-1a
	1 Gruppe ohne Flugzeuge	Me 262 A-1a
KG(J) 27	2 Gruppen Bf 109 G-10/R6	Bf 109 G-10/R6
	1 Gruppe Fw190 A-9/R11	Bf 109 G-10/R6
KG(J) 30	3 Gruppen Bf 109 K-4/R6 (3)	Bf 109 K-4/R6
KG(J) 54	3 Gruppen Me 262 A-1a	Me 262 A-1a
KG(J) 55	3 Gruppen Me 262 A-1a (4)	Me 262 A-1a

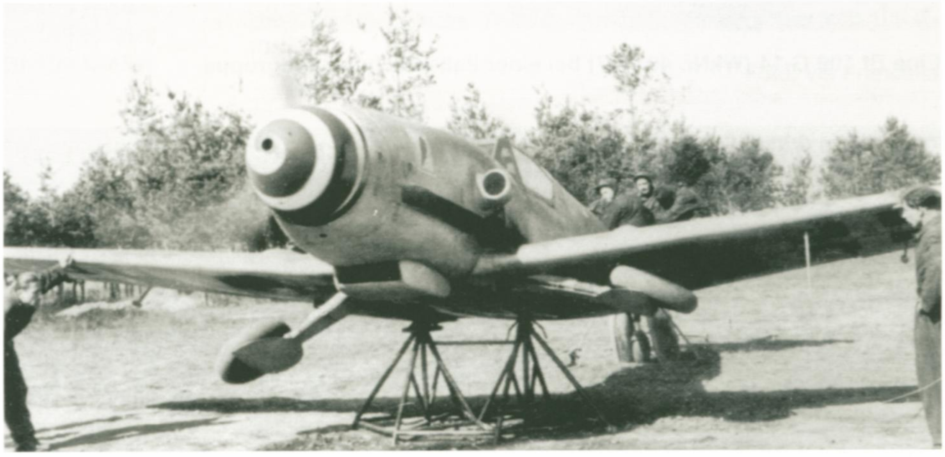
Anmerkungen zur Tabelle

(1) Bestand zusammen mit der III./JG 54.

(2) Fw 190 D-9, D-11 in Zuführung begriffen.

(3) Mitte Februar 1945 noch ohne Flugzeug Ausstattung.

(4) März 1945 noch ohne Ausstattung.



Eine Bf 109 G-10 (Wk.Nr. 491 407) der italienischen Jagdgruppe bei Fahrwerkstests. Deutlich erkennbar die Antenne des FuG 16ZY, 1944.

Foto: via Arena

Eine der als Höhenjagdflugzeuge mit reduzierter Bewaffnung hergestellten Bf 109 G-14/AM, hier nach der Übernahme durch amerikanische Truppen.

Foto: Schreiber

Flügelpaaren, die bis Sommer 1945 bei der Firma Butschowitz in Brünn produziert werden sollten.

Bei den Anfang 1944 durchgeführten Besprechungen wurde der Einbau der MW 50- und GM 1 -Anlage mehrfach durchgesprochen, vereinfacht und anschließend durch Personal der E-Stellen in Rechlin und Tarnewitz praktisch überprüft.

In der am 02.03.1944 stattgefundenen GL-Besprechung (RL 3/41, S. 29 ff) stand die Fortentwicklung der Bf 109, nachdem man sich über das U-Boot-Bauprogramm und die Entwicklung der Panzerwaffe unterhalten hatte, ganz im Mittelpunkt des Interesses. Es galt, die Zahl der einzelnen Bf 109-Versionen schnellstens weiter zu reduzieren, allein die Bf 109 K-4 wurde schließlich serienmäßig hergestellt. Schon am 3. und 4. Oktober 1944 fand, unter Vorsitz von Generalstabsingenieur Lucht, eine umfassende Besprechung über die Zukunft der Bf 109 statt.

Dank mehrerer aerodynamischer Verbesserungen schätzte Professor Willy Messerschmitt einen Geschwindigkeitszuwachs von etwa 35 km/h gegenüber der Bf 109 G. Außer der verbesserten Radabdeckung, dem erhöhten und einziehbaren Sporn zeichneten einige kleinere aerodynamische Änderungen für einen nennenswerten

Anton Riedinger bei der Bauabnahme Luft (BAL) in seiner Tätigkeit als Prüfer für neue Bf 109 im Winter 1944.

Foto: Riedinger

Einflugbetrieb bei Messerschmitt, 1944/45.

Foto: Riedinger

Geschwindigkeitszuwachs verantwortlich.

Bf 109 K-1

Infolge der bedrohlichen Kriegslage und der immer größeren Schwierigkeiten mit der Materialbewirtschaftung konnten mehrere Ausführungen der Bf 109 K nicht realisiert werden. Hierzu gehörte die Bf 109 K-1, ein einsitziger Jäger mit der Druckkabine und MK 108-Bewaffnung, welche schon vor Aufnahme der ab Juli 1944 geplanten Serienfertigung gestrichen wurde.

Zunächst war geplant, die als Ablösung des Höhenjägers G-5 vorgesehene K-1 wie auch die Bf 109 K-1/R2, als einen schnellen Aufklärer mit Druckkabine, als Ersatz für die G-5/R2, herauszubringen. Die erste Besichtigung der Flugzeugattrappe fand am 1. Oktober, die Schlußbesichtigung am 12.10.1943 im Messerschmitt-Werk Wiener Neustadt statt. Hierbei wurden besonders der modifizierte Atemluftverdichter (Knorr 300/10) hinsichtlich seiner Auslegung und Einbaumöglichkeit neben der Ölschleuder von Mitarbeitern des RLM eingehend geprüft. Da die Kriegslage im Jahre 1945 mit Bestimmtheit keine größere Typenvielfalt zuließ und die einzelnen Ausführungen so einfach als möglich gehalten werden mußten, kam es zur Streichung der K-1.

Bf 109 K-2

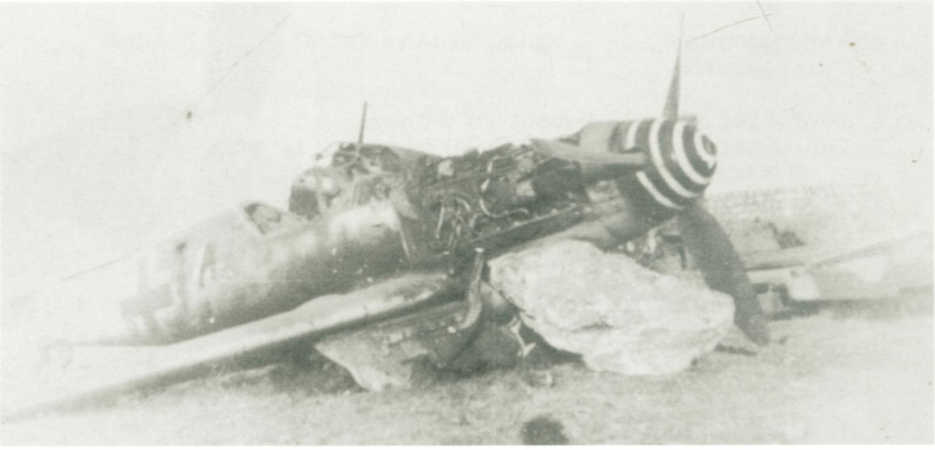
Der Chef des Technischen Amtes, Generalleutnant Vorwald, sprach sich Anfang März 1944 für die Ausführung Bf 109 K-2 aus, die, wegen der zu geringen Ausbringung des MK 108, vorläufig als K-2/R3 mit einem MG 151/20 als Motorkanone (DB 605A) herauskommen sollte. Eine aus zehn K-2 bestehende Nullserie war vorab im November 1943 geplant. Die Serienfertigung sollte ursprünglich bereits ab Februar 1944 bei Erla und Messerschmitt in Regensburg, sowie mit voller Stückzahl ab April 1944 bei WNF, anlaufen.

GFM Milch sprach sich jedoch dagegen aus und führte an, daß die Bf 109 K unbedingt mit dem stärkeren DB 605 AS-Triebwerk in Serie gehen müsse, um sich gegenüber den gegnerischen Mustern überhaupt behaupten zu können.

Die Maschine war damit als Ablösung der Bf 109 G-6/U4 vorgesehen, einer Maschine, die von einem DB 605A angetrieben wurde und eine MK 108-Motorkanone aufwies. Von der K-2 wurde lediglich noch ein Musterflugzeug hergestellt, für das bei Wolf Hirth in Nabern bis zum 30.11.1944 zumindest ein Holzleitwerk erstellt wurde.

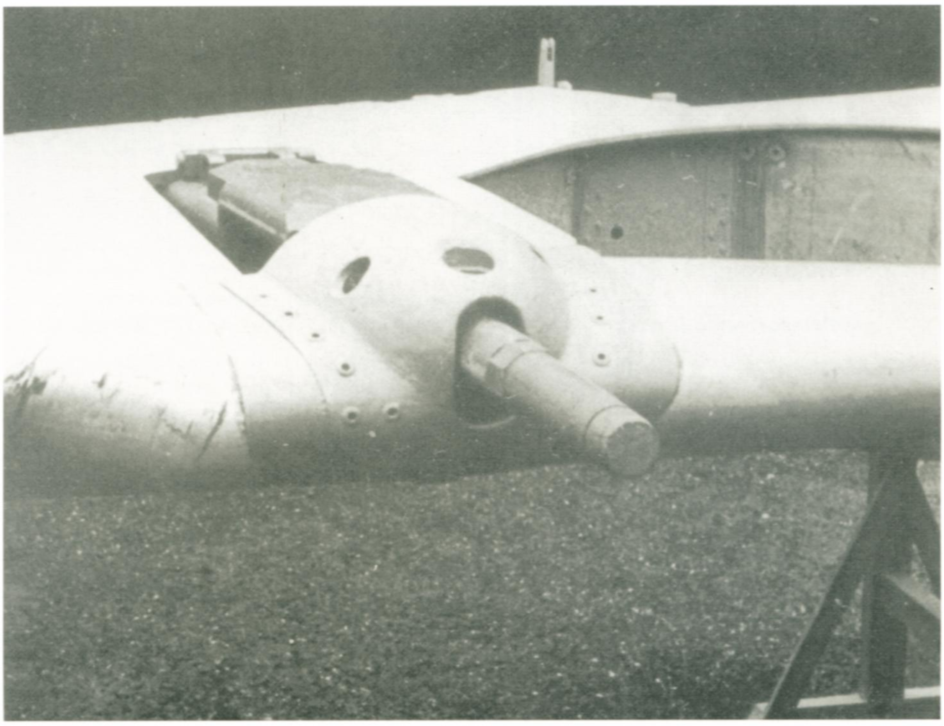
Ein Musterflugzeug (WerkNr. 600056) mit MK 108-Motorkanone wurde Ende September 1944 in Tarnewitz erprobt. Die Maschine wurde ohne gesicherte Höhenruderbolzen ausgeliefert, was dazu führte, daß das Ruder beim zweiten Start in Tarnewitz blockierte. Bis zur Anlieferung eines neuen Ruders wurden die Flugversuche unterbrochen.

Als Rumpfwaffen waren zwei gesteuerte MG 131 installiert. Nach Behebung des



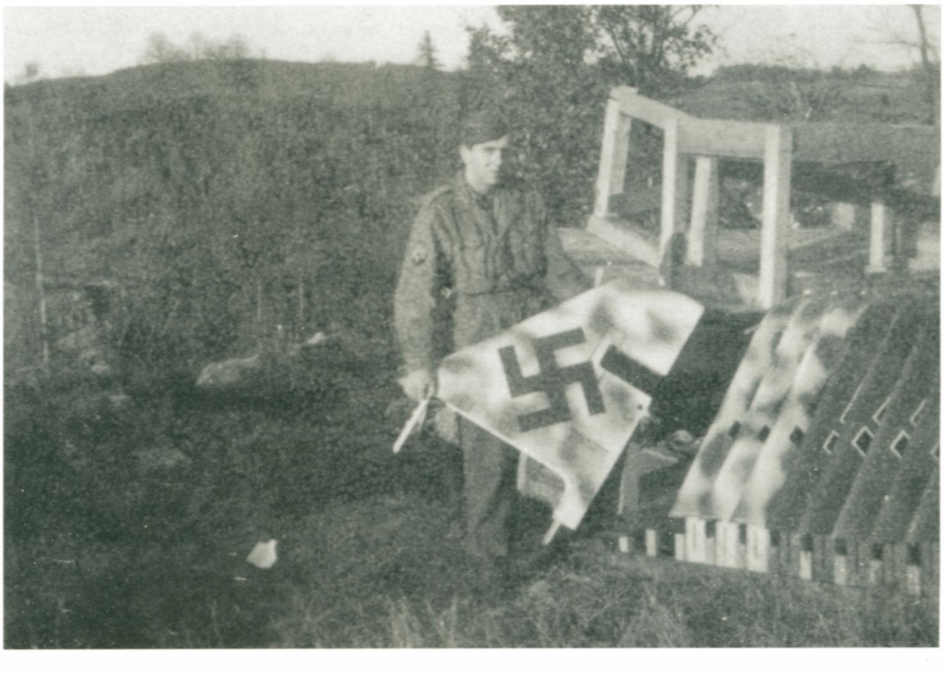
Bruchgelandete Messerschmitt Bf 109 G-6AS der II./JG 11.

Foto: USAAF



MK 108-Mustereinbau in der von Hirth hergestellten Holztragfläche, 1944.

Foto: via Selinger



Von amerikanischen Truppen entdecktes Lager mit aus Holz gefertigten Seitenleitwerken für die G- und K-Serien.

Foto: via Franzke

Schadens am Höhenleitwerk und im Bereich der Leergurtabführung wurde im Oktober 1944 - nach dem Ende der Standbeschußversuche - ein erfolgreicher Luftbeschuß durchgeführt. Hiernach bestätigte die E-Stelle, daß die Bewaffnung als "serienreif" galt. Weitere Tests im November ergaben jedoch oftmals Stauungen der leergeschossenen Kettenglieder im Bereich des Abführhalses. Mitte des Monats wurden die Versuche wegen des schlechten Wetters unterbrochen. Anfang Dezember stellten die Messerschmitt-Werke eine überarbeitete Waffenanlage her, die bis zum 19.02.1945 in Tarnewitz erprobt wurde. Kurz vor Kriegsende waren die Arbeiten noch nicht abgeschlossen und mußten wegen des nahen Kriegsendes eingestellt werden.

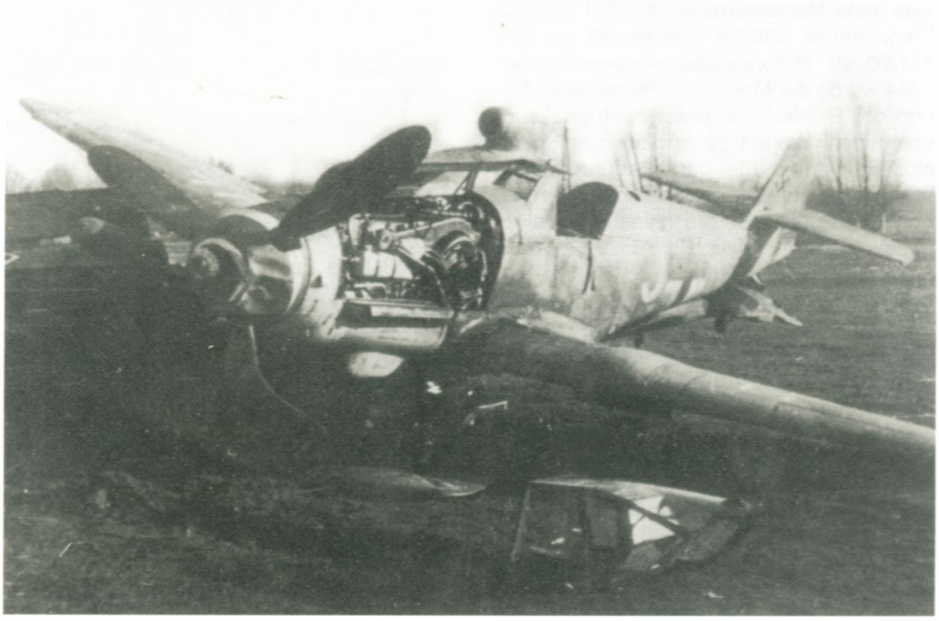
Bf 109 K-3

Ferner war im Frühjahr 1944 die Ausführung Bf 109 K-3 in Entwicklung. Die Maschine sollte ebenfalls über eine Druckkabine verfügen und wesentlich bessere Höhenleistungen als beispielsweise die Bf 109 G-6 mit DB 605 AS und GM 1-Anlage aufweisen. Zur besseren Standardisierung wurde erwogen, das Rumpfwerk sowie die Druckkabine schnellstens zu vereinheitlichen. Da man sich jedoch für die Serienproduktion der K-4 entschied, fiel auch die K-3 dem Rotstift des Chefs Technische Luftrüstung (TLR) zum Opfer.

Bf 109 K-4

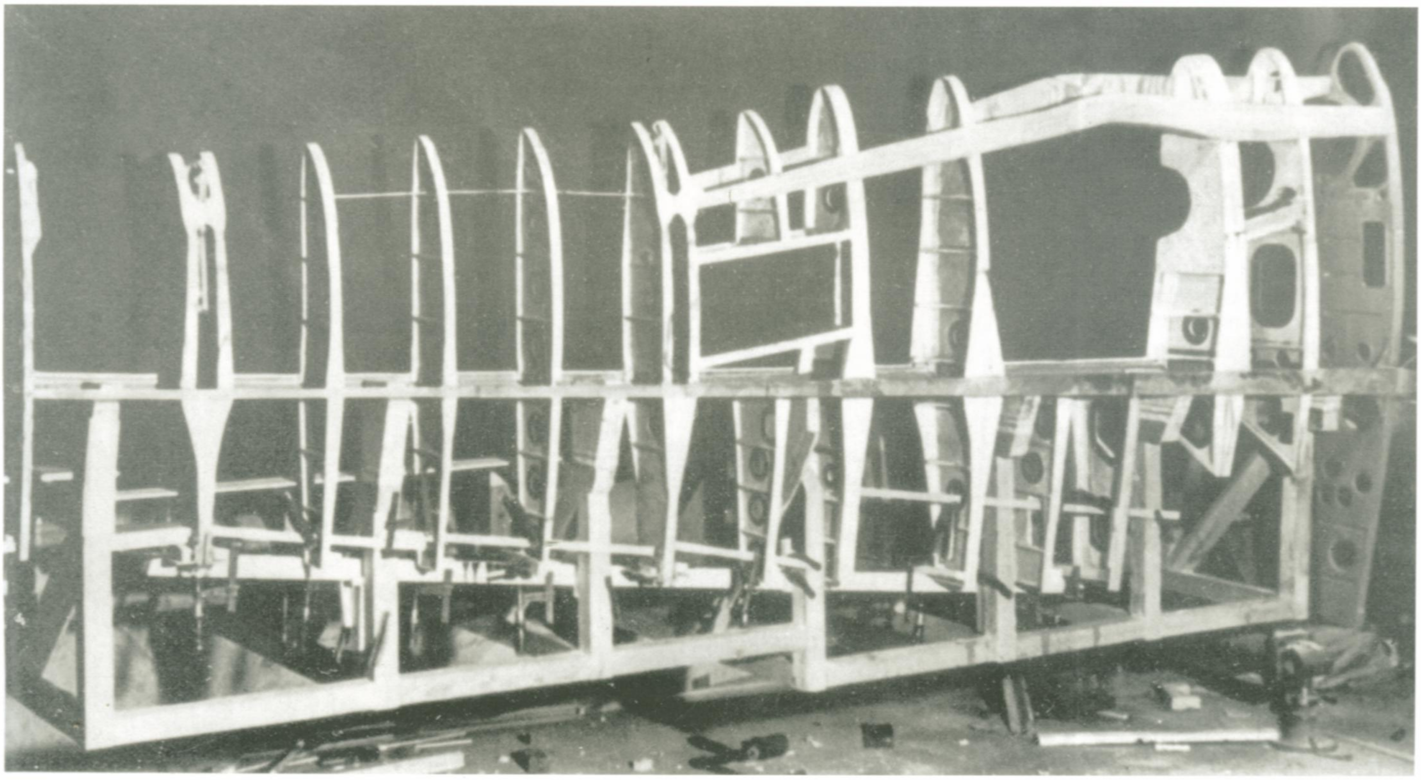
Die als "leichter Jäger" bezeichnete Bf 109 K-4 (so jedenfalls der allgemeine Teil des Handbuches vom 07.11.1944) hatte eine Spannweite von 9,92 m und eine Länge von 9,00 m. Die Maschine wurde durch einen DB 605 D, einen flüssigkeitsgekühlten 12-Zylinder Viertakt-V-Motor, angetrieben. Die VDM-Luftschraube war rechtsdrehend und verfügte über eine elektrisch-mechanische Verstellautomatik, welche sich dem jeweiligen Ladedruck in der Drehzahl anpaßte. Durch die Vergrößerung des Kühlers von 0,336 auf 0,360 m^2 erhofften sich das Werk und das Technische Amt gleichermaßen eine Vergrößerung der Reserven beim DB 605 D und einen Geschwindigkeitszuwachs von etwa 20 km/h. Ein von Messerschmitt vorgeschlagener Kühler mit einer Fläche von 0,400 m^2 wurde zwar geprüft, vom RLM wegen des hohen Änderungsaufwands jedoch nicht akzeptiert.

Die Bordfunkanlage gliederte sich in den Funkgerätesatz FuG 16ZY, der aus einem Geräteblock mit dem Sender S 16Z, dem Empfanger E16ZY, dem Bediengerät BG 16ZY und dem Zielflugvorsatz ZVG 16 bestand. Außerdem kam ein Freund/Feind-Kenngerät hinzu. Das FuG 25a bestand aus einem kombinierten Sende- und Empfangsgerät SE 25a mit einem Selbstzerstörungs-Sprengsatz (mit Verzögerung), der mittels Kippschalter vom Führerraum aus ausgelöst werden konnte. Die starre Schußwaffenanlage gliederte sich in zwei gesteuerte, durch den Luftschraubenkreis feuernde MG 131 mit jeweils 300 Schuß Munitionsvorrat und eine MK 108. Letztere war als Motorwaffe mit 65 Schuß ausgeführt und ragte in den Führerraum hinein. Die Durchladung



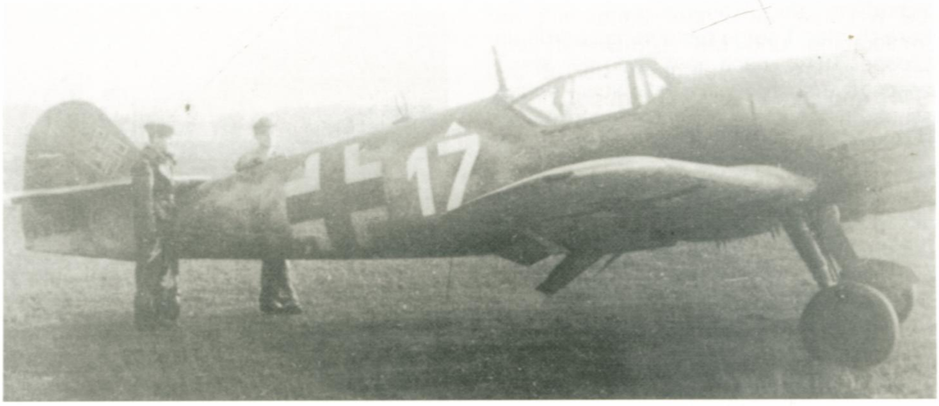
Landeunfall mit einer Messerschmitt Bf 109 K-4 beim JG 77.

Foto: via Bünz



Holzrippen der von Messerschmitt vorgesehenen Holztragfläche für die Bf 109 K-Serie.

Foto: via Selinger



Die "Weiße 17" der 9./JG 77 , eine Messerschmitt Bf 109 K-4, in Neuruppin im November 1944. **Foto: via Bünz**

Das erste Musterflugzeug der K-4 trug die Werknummer 330112 und besaß ein MG 151/20 als Motorkanone. Anfang Oktober 1944 wurde die Maschine mehreren Vertretern der E-Stelle Tarnewitz in Regensburg übergeben. Wegen eines plötzlichen Kühlstoff-Verlustes mußte der Überführungsflug schon bei Brandis abgebrochen werden. Vorlaufig verblieb die Maschine dort, da ein neues Triebwerk fehlte. Bis zum 18.11.1944 trat keine Änderung der Lage ein, so daß beschlossen wurde, eine Bf 109 aus Rechlin anzufordern. Doch wegen des schlechten Wetters kam es zunächst nicht dazu. Inzwischen wurde das erste überarbeitete Serienflugzeug Mitarbeitern der E-Stelle Tarnewitz vorgestellt. Am 30.11.1944 wurde die Bf 109 K-4 durch Oberingenieur Reck (Rechlin, E3) zusammen mit der Fw 190 D-9, der Me 262 A-1a und der Me 163 in Lärz vorgeflogen.

Durch die Überlastung der Erprobungsstelle unterblieb ab Dezember, zugunsten der K-6, die waffentechnische Erprobung der Ausführung K-4.

Schon vorher waren im Flugzeug - Handbuch (Teil 0) und einer Baureihenaufstellung vom 02.08.1944 folgende Rüstsätze ausdrücklich erwähnt:

Nach Abschluß der fliegerischen Erprobung der K-4 wurden Ende Oktober 1944 die ersten serienmäßigen Bf 109 K-4 an die III. Gruppe des JG 27 ausgeliefert. Zu ersten Einsätzen kam es bereits Anfang des Monats. Kurze Zeit später trafen dann weitere Bf 109 K-4 bei der IV. Gruppe des Verbandes sowie bei der III./JG 4 und der III./JG 77 ein.

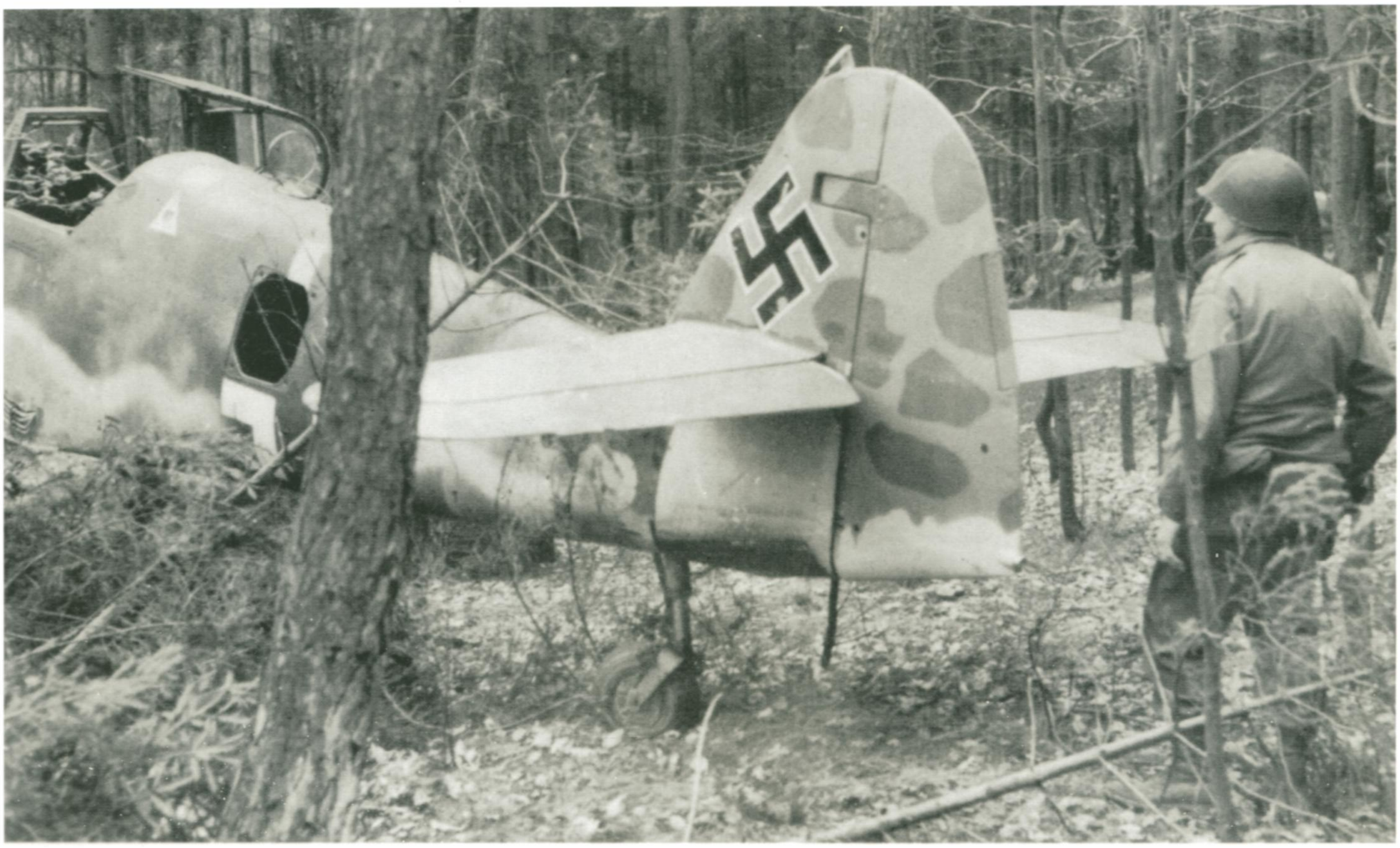
Zwei Monate früher, am 12.08.1944, wurden seitens der Erprobungsstelle Rechlin diverse Vorschläge zur Verbesserung der Bf 109 K dem Technischen Amt des RLM vorgelegt. Ing. Dietrich (E-Stelle Rechlin) stellte acht Möglichkeiten zusammen, um die Leistung der Bf 109 K-4 maßgeblich zu verbessern:

a) Änderung der Flügelanstellung
b) Glatte Oberflächenstruktur
c) Aerodynamische bessere Kabinenform
d) Verbesserte Belüftungshutzen
e) Verbesserte Ansaughutze des Laders
f) Vergrößerter Ölkühler
g) Neue Abgasdüsen
h) Aerodynamisch verbesserte Triebwerksverkleidung

Oberst Petersen, der Leiter der E-Stelle Rechlin, schätzte, daß eine Maschine, bei der alle diese Punkte berücksichtigt werden würden, einen Geschwindigkeitszuwachs um 60 km/h verzeichnen würde. Dies wäre gleichzusetzen mit einem um etwa 200 PS stärkeren Triebwerk. Obwohl die Abgasanlage, dank der Ingenieurarbeit von Daimler-Benz, Ende 1944 nochmals verbessert wurde und eine Änderung des Kabinenaufbaus wegen des großen Arbeitsaufwandes vorerst unterbleiben mußte, wurde in Rechlin begonnen, ein Musterflugzeug herzustellen, das alle vorgenannten Vorzüge aufwies und vermutlich ab dem 20.10.1944 erprobt wurde. Das Schicksal dieses Musterflugzeuges ist unbekannt.

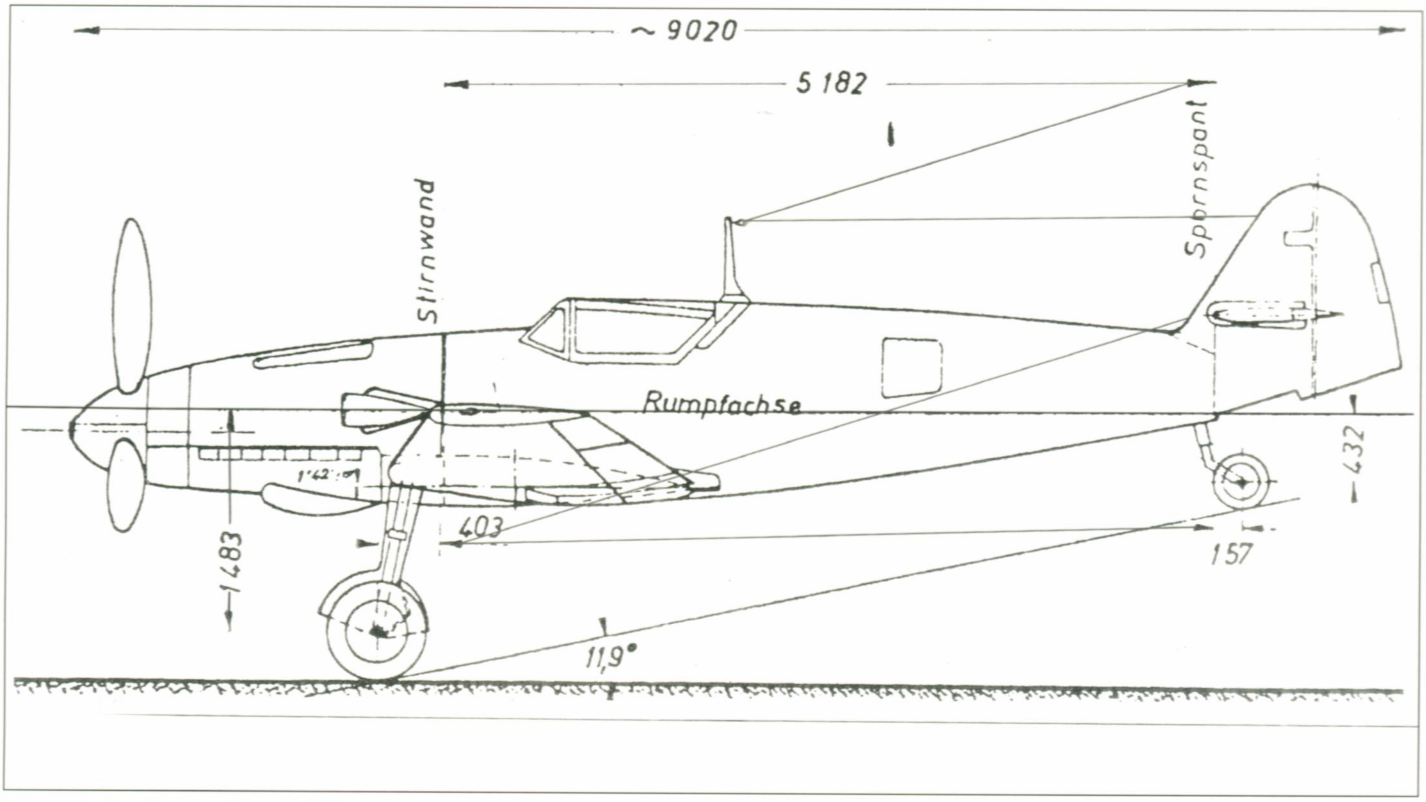
Bf 109 K-6

Mitte 1944 entstand außerdem die Ausführung Bf 109 K-6, deren Starrbewaffnung im Vergleich zur K-4 wesentlich verstärkt worden war und nun eine MK 108-Motorkanone, zwei MG 131 als Rumpf- und zwei weitere MK 108 als Flächenwaffen umfaßte.



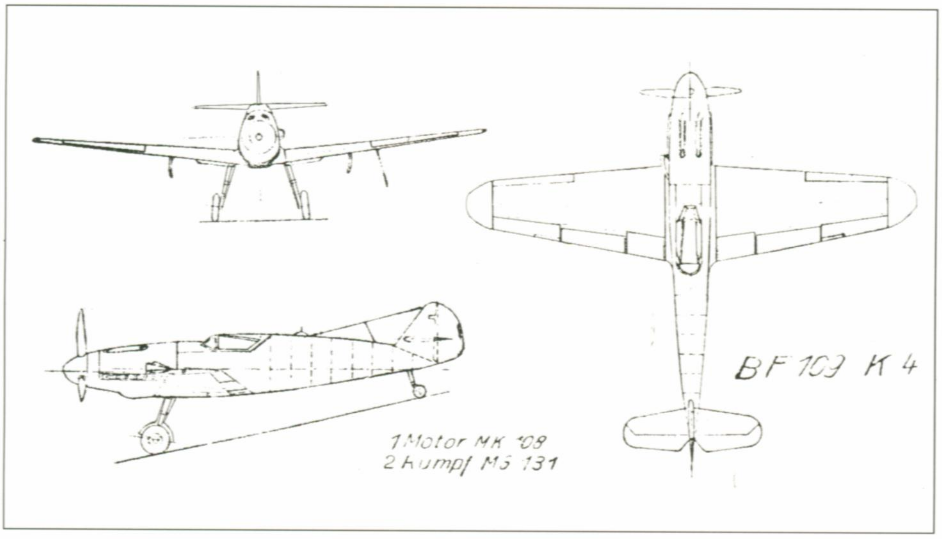
In Wertheim wurde diese Messerschmitt Bf 109 G-14 oder K-4 am 02.04.1945 von amerikanischen Truppen erbeutet.

Foto: USAAF



Seitenansicht der Messerschmitt Bf 109 K-4.

Zeichnung: Heinkel



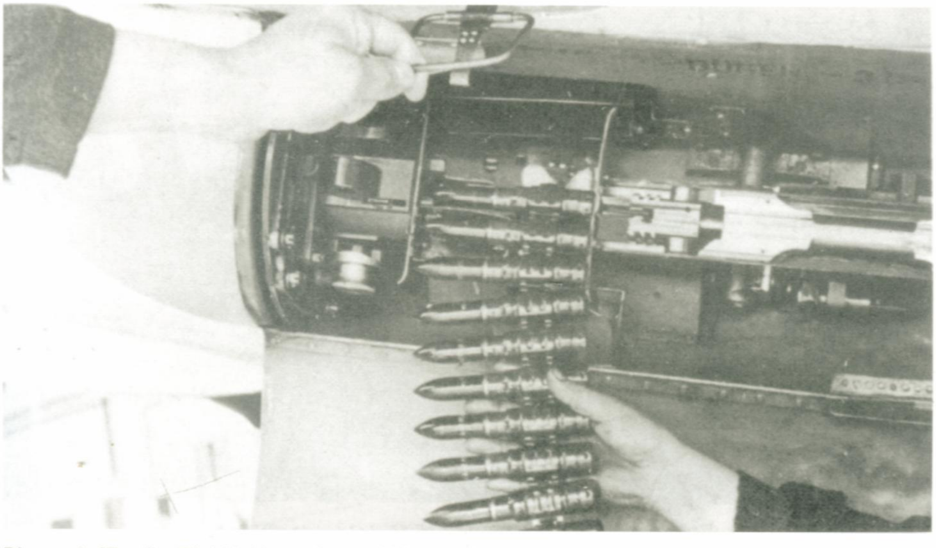
Links) Konzeptionszeichnung der Bf 109 K-4 vom 15.06.1944.

Zeichnung: Heinkel

Die Maschine sollte als "Sturmjäger" zum Einsatz kommen.

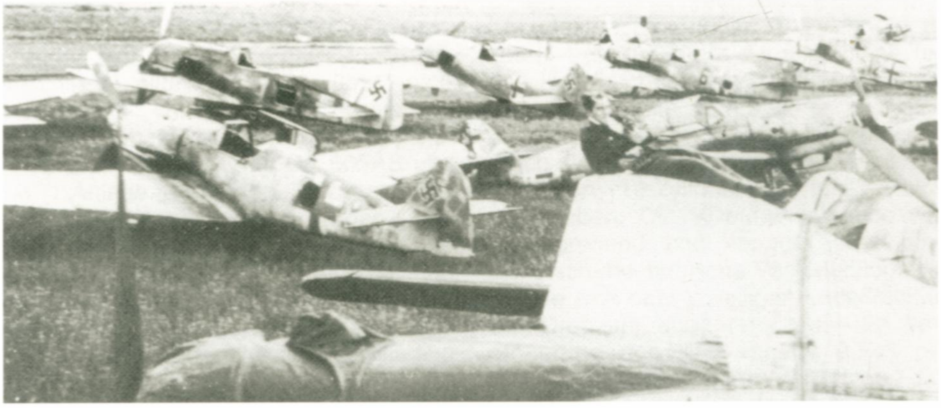
Musterflächen mit zwei MK 108 wurden mit einer Bf 109 G-6 der E-Stelle Tarnewitz erprobt, die zuvor als Versuchsträger mit Schrägbewaffnung getestet worden war. Anfang September 1944 wurden die neuen Flächen zusammen mit Vertretern der Messerschmitt-Werke angebaut und anschließend justiert. Nachdem der Abführhals (Leergurt) weggelassen wurde, funktionierte die Flächenbewaffnung ohne größere Störungen. Die noch fehlenden Gurtableitungsbleche wurden Mitte Oktober 1944 bei Messerschmitt entwickelt. Während ein erstes, noch nicht vollständig ausgerüstetes K-6-Musterflugzeug Anfang Dezember 1944 in Regensburg vorgestellt wurde, beeinträchtigten die Fahrwerksrestabdeckungen die Waffenjustierung. Nur unter Vorbehalten wurde daher von der E-Stelle Tarnewitz der Waffeneinbau bei der K-6 freigegeben. Infolge Triebwerksschwierigkeiten konnte die Erprobung bei der E-Stelle Mitte Februar 1945 nicht fortgeführt werden. Ende des Monats wurde das wieder flugklare Musterflugzeug, nachdem es ein EZ 42-Reflexvisier erhalten hatte, an die 1. Fliegerdivision - vermutlich zur Einsatzerprobung bei einem Jagdverband - abgegeben. Die Bf 109 K-6 sollte ab 1945 im Werk Wiener Neustadt mit Flächenbewaffnung vom Band laufen, während bei Erla und im Messerschmitt-Werk Regensburg die Ausführung K-4 produziert werden sollte.

Die von einem DB 605 D angetriebene Jagdmaschine besaß die bei der K-4 nur als Rüstsatz R6 vorgesehene Schußkamera



Die auch für die Bf 109 K geplante MG 151-Gondelbewaffnung. Foto: via Radinger sowie einen vollständig einziehbaren Sporn. Eine MW 50-Anlage war serienmäßig installiert.

Laut den Leistungsberechnungen vom 11.12.1944 sollte die Ausführung K-6 mit DB 605 ASCM/DCM-Triebwerk in Bodennähe 608 km/h sowie in 8000 m Einsatzhöhe 728 km/h erreichen. Die maximale Geschwindigkeit belief sich auf 530 km/h in Bodennähe sowie auf nahezu 700 km/h in 8000 m. Für den Steigflug auf 5000 m wurden 3.0, auf 10.000 m 6.7 Min. und auf 11.800 m etwa 10.2 Min. benötigt. Die Dienstgipfelhöhe lag rechnerisch bei etwa 12.500 m. Bei 3.100 kg mittlerem Fluggewicht ergab sich eine Reichweite von etwa 575 km.



In Grove/Dänemark im Mai 1845 vorgefundene Bf 109 G-10 und K-4.
Foto: USAAF

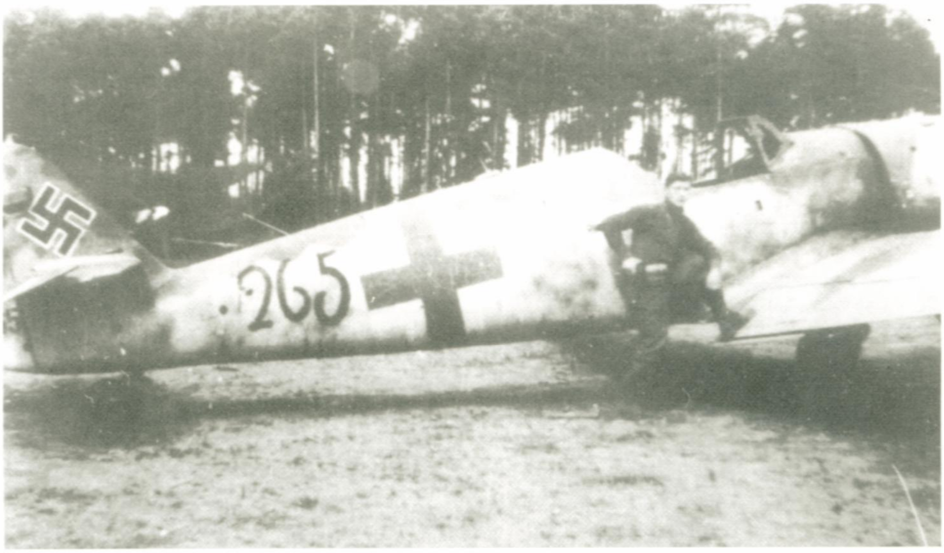
- **Bf 109 K-4/R1: ETC 500 IXb oder Einbauschloß 503 für Abwurflasten von 250 oder 500 kg**
- **Bf 109 K-4/R2: Aufklärer wie K-2/R2 mit MW 50-Anlage**
- **Bf 109 K-4/R3: Schloß 503 A-1 mit 300 l-Abwurfbehälter**
- **Bf 109 K-4/R4: Flächengondelbewaffnung (2x MG 151/20 und jeweils 135 Schuß Munitionsvorrat/Waffe)**
- **Bf 109 K-4/R5: 1x Rb 32/7x9 oder 2x 12,5/7x9 - Kameras**
- **Bf 109 K-4/R6: Einbau einer zusammen mit den Schußwatfen ausgelöste BSK 16-Filmkamera in der linken Tragfläche, GM 1-Anlage**

Bf 109 K-8

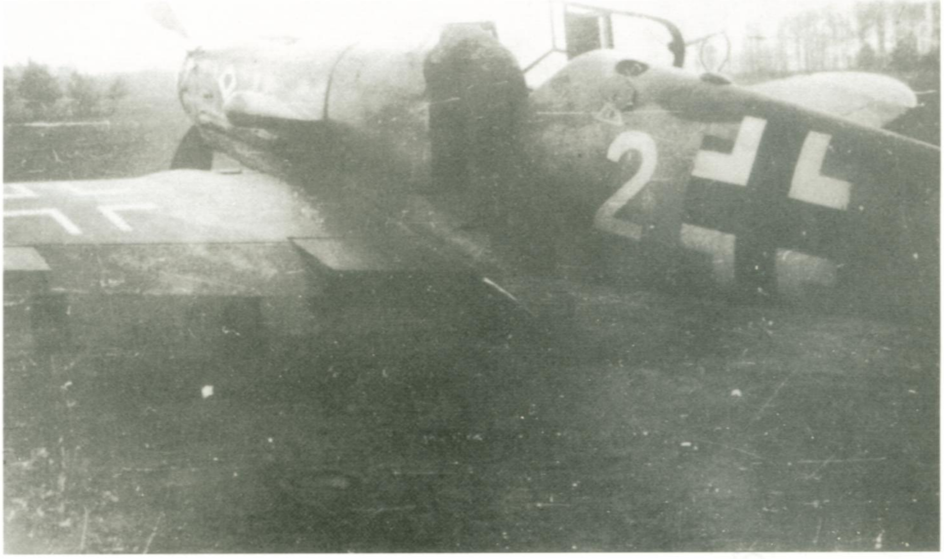
Um die einmotorigen Aufklärer zu standardisieren, schlug von Barsewisch vor, den am 20.01.1944 aufgestellten Forderungen zu folgen und einen schnellen Aufklärer ohne Höhenkabine (als Fern- und Nahaufklärer) zu realisieren und mit folgender Ausrüstung als Bf 109 K-8 in Serie herzustellen, um so die veraltete Bf 109 G-8 im Laufe des Jahres abzulösen:

- DB 605 AS oder DCM-Triebwerk
- VDM 9-12159A - Verstell-Luftschraube
- Bildgerät Rb 50/30
- Motorkanone MK 108 mit 45 Schuß
- MW 50-Zusatzeinspritzung
- FuG 16Z5 als FT-Anlage
- 300 l Zusatzbehälter als Rüstsatz
- BSK-Schußkamera als Flächeneinbau

Die so ausgerüstete Maschine sollte eine Bewaffnung erhalten, die aus einer 30 mm Motorkanone und zwei MG 151 oder MK 108 als Flächenbewaffnung bestand. Der mitgeführte Munitionsvorrat belief sich auf 85 Schuß bei der Motorkanone (MK 108 oder MK 103) sowie 40 Schuß pro MK 108 und 100 Schuß beim MG 151/20. Zellenseitig wurde die Ausrüstung der K-6 fast unverändert übernommen. Ob es noch zu einem Musterbau gekommen ist, läßt sich nicht belegen.



Die in Amberg/Bayern erbeutete Wk.Nr. 334265, eine Bf 109 K.4.
Foto: USAAF



Messerschmitt Bf 109 K-4 der III./JG 77, 1945 in Mitteldeutschland.
Foto: via Bünz

Bf 109 K-10

Die Bf 109 K-10 wurde wegen des zu hohen Änderungsaufwandes vom RLM - GdJ - gestrichen. Statt der MK 108 wurde die schwere Maschinenkanone MK 103 eingeplant, welche aber eine neue Lafettierung und Munitionszuführung erfordert hätte. Als Triebwerksanlage diente ein DB 605 D mit

MW 50-Anlage. Der geplante Musterbau sollte bereits im Oktober fertiggestellt werden. Doch trotz mehrfacher Anmahnung durch die E-Stelle Tarnewitz wurde von Rheinmetall-Borsig keine Motorlafette geliefert. Schließlich erhielt der Einbau von zwei MK 103 in den Flächenwurzeln der Fw 190 und Ta 152 eine weit größere Dringlichkeit zugebilligt.

Bf 109 K-12

Wie die Bf 109 K-12 aussah, konnte bislang nicht ermittelt werden. In den Erprobungsberichten des Kommandos der E-Stellen wird das Muster jedenfalls nicht aufgeführt. Die Herstellung eines flugfähigen Musterflugzeuges dürfte nicht erfolgt sein. Vielleicht war es wie die G-12 ein Schulflugzeug auf der Basis der K-1 bis K-10.

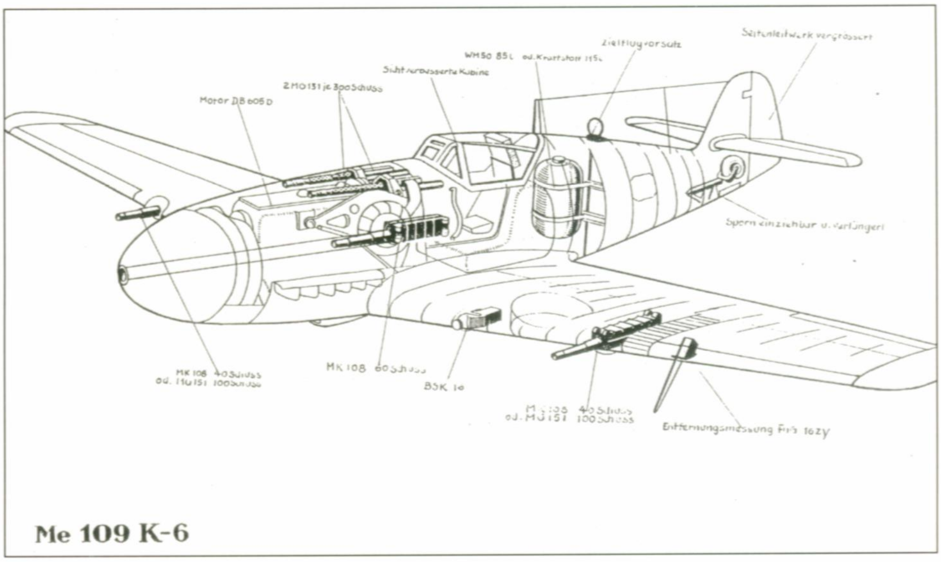
Bf 109 K-14

Als letzte Ausführung wurde die Bf 109 K-14 als "Hochleistungsjäger" mit DB 605 L Anfang 1945 projektiert. Das Triebwerk unterschied sich von dem DB 605 D durch einen verbesserten mechanischen Zweistufenlader. Die Entwicklung dieses Triebwerks basierte im Grunde auf der GL-Besprechung vom 17. März 1944 und sollte als Start- und Notleistung etwa 1700 PS erreichen. Dank der MW 50-Anlage wurde eine Dienstgipfelhöhe von mehr als 12.200 m erwartet. In einer Höhe von 12.000 m betrug die rechnerische Steigleistung noch etwa 5,5 m/s, währenddessen sie beim DB 605 D gerade noch 2,45 m/s ausmachte. Außerdem war geplant, die K-14 mit einem Vierblatt-Propeller auszurüsten, wie ihn auch die geplante H-Serie erhalten sollte. Die ersten Versuchstriebwerke wurden noch 1944 erprobt. Mit den ersten betriebssicheren Serienmotoren rechnete man jedoch erst 1945.

Die Bewaffnung der Bf 109 K-14 sollte aus zwei MG 131 im Rumpf sowie drei MK 108, eine davon als Motorkanone und zwei weitere MK 108 in den Flächen bestehen. Die Kriegslage verhinderte die Herstellung von Musterflugzeugen. Die Ta 152 sowie die Fw 190 D-11 und D-12 hatten inzwischen eine höhere Priorität erhalten.

Abschließend noch ein Wort zu den bis März 1946 reichenden Planungen. In der Reihenfolge der Nennung sollte gleichzeitig die Produktion folgender einsitziger Jagdflugzeuge erfolgen. Jeweils das in den größten Stückzahlen auszubringende Baumuster führt die Aufstellung an. Die vom Technischen Amt des RLM erstellte Planung unterlag jedoch vielen Einflüssen und deckte sich nicht immer mit den tatsächlichen Gegebenheiten der Jahre 1944 und 1945. Die Aufstellung zeigt jedoch eines, den Übergang von der Bf 109 G/K unter zeitweiser Beibehaltung einer Bf 109 H-2 zur Fw 190 D-9 und weiter zur Ta 152 A/H und zur Me 262 (siehe Tabelle Seite 44).

Soweit die ernsthafte Planung der zukünftigen Luftwaffenrüstung im Bereich der einmotorigen Jagdflugzeuge, bei der anscheinend 1944 geflissentlich übersehen worden war, daß die hier vorgesehenen Monatspro-

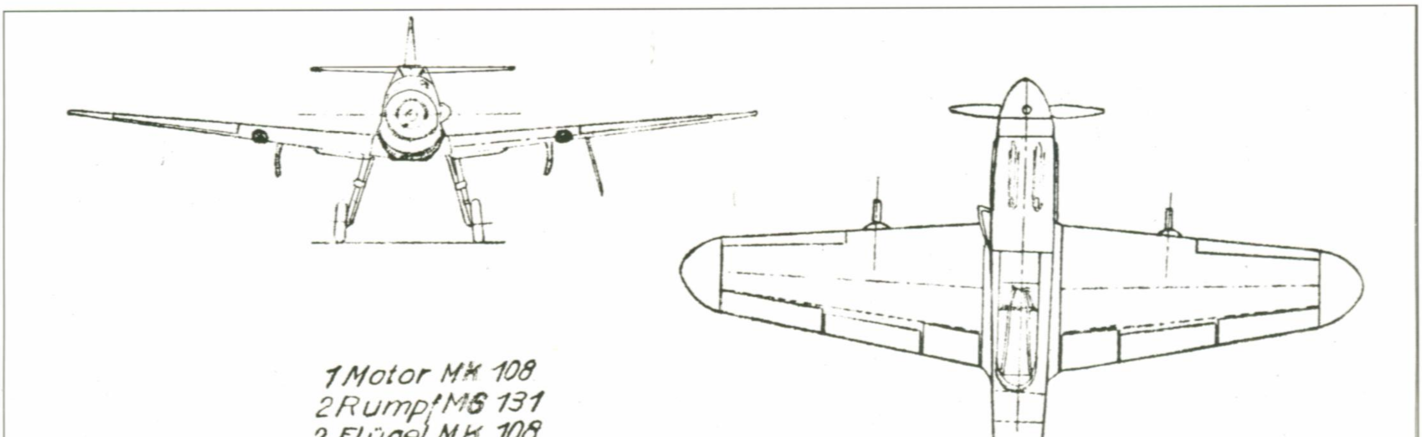

Seitenleitwerk vergrössert
Zielflugvorsatz
WH50 85L od. Kraftstoff 115L
Sicht vergrösserte Kabine
2 MG 131 je 300 Schuss
Motor DB 605 D
Sporn einziehbar u. verlängert
MK 108 40 Schuss
od. MG 151 100 Schuss
MK 108 60 Schuss
BSK 16
MK 108 40 Schuss
od. MG 151 100 Schuss
Entfernungsmessung FuG 16ZY
Me 109 K-6

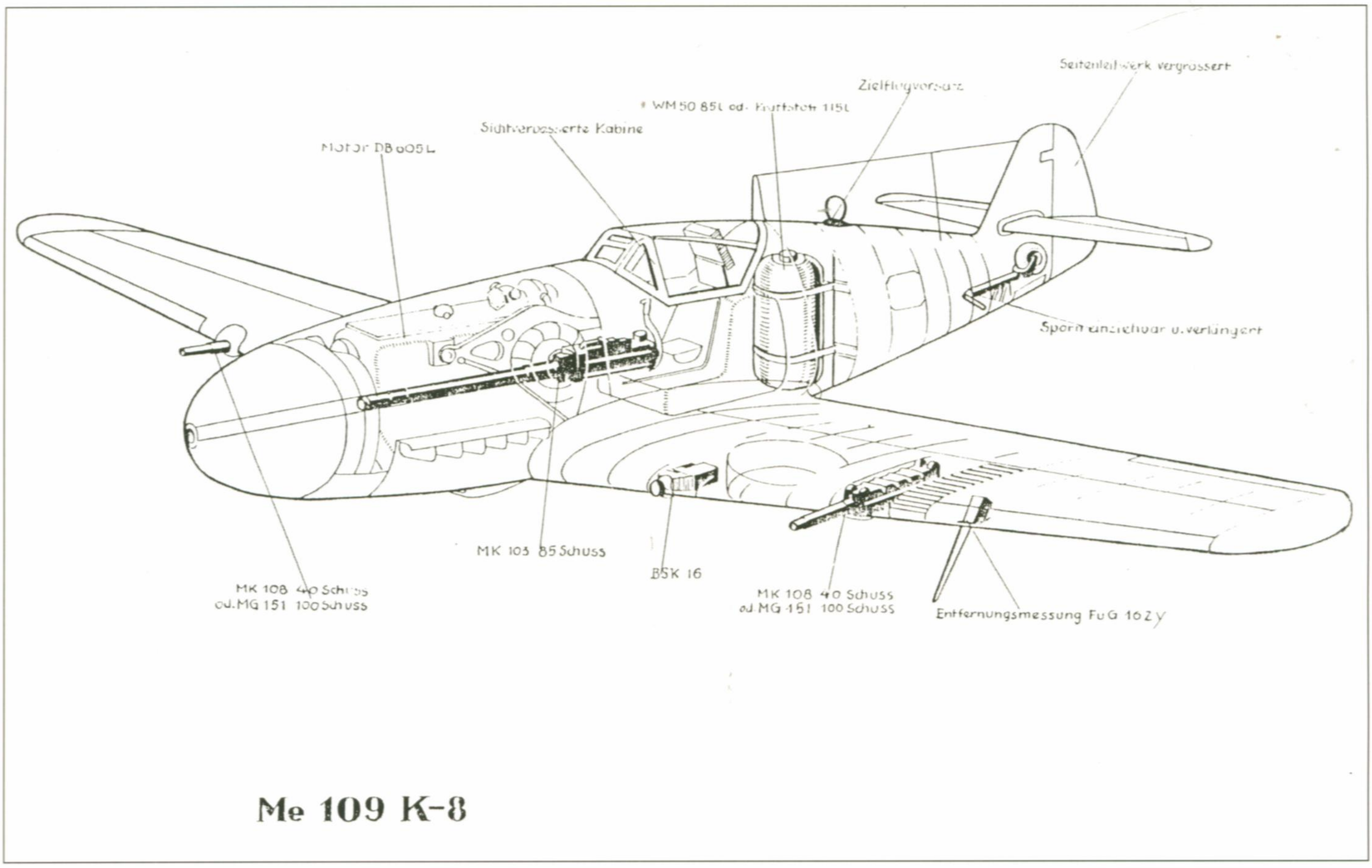
Perspektivzeichnung der Bf 109 K-6.

Foto: MBB

Konzeptionszeichnung der Bf 109 K-6 vom 26.06.1944.

Foto: MBB


1 Motor MK 108
2 Rumpf MG 131
2 Flügel MK 108
BF 109 K6
26.6.44


Motor DB 605 L
Sichtverbesserte Kabine
WM 50 85 l od. Kraftstoff 115 l
Zielflugvorsatz
Seitenleitwerk vergrossert
Sporn einziehbar u. verlängert
MK 108 40 Schuss
od. MG 151 100 Schuss
MK 103 85 Schuss
BSK 16
MK 108 40 Schuss
od. MG 151 100 Schuss
Entfernungsmessung FuG 16 ZY
Me 109 K-8

Perspektivische Zeichnung der Bf 109 K-8.

Zeichnung: MBB

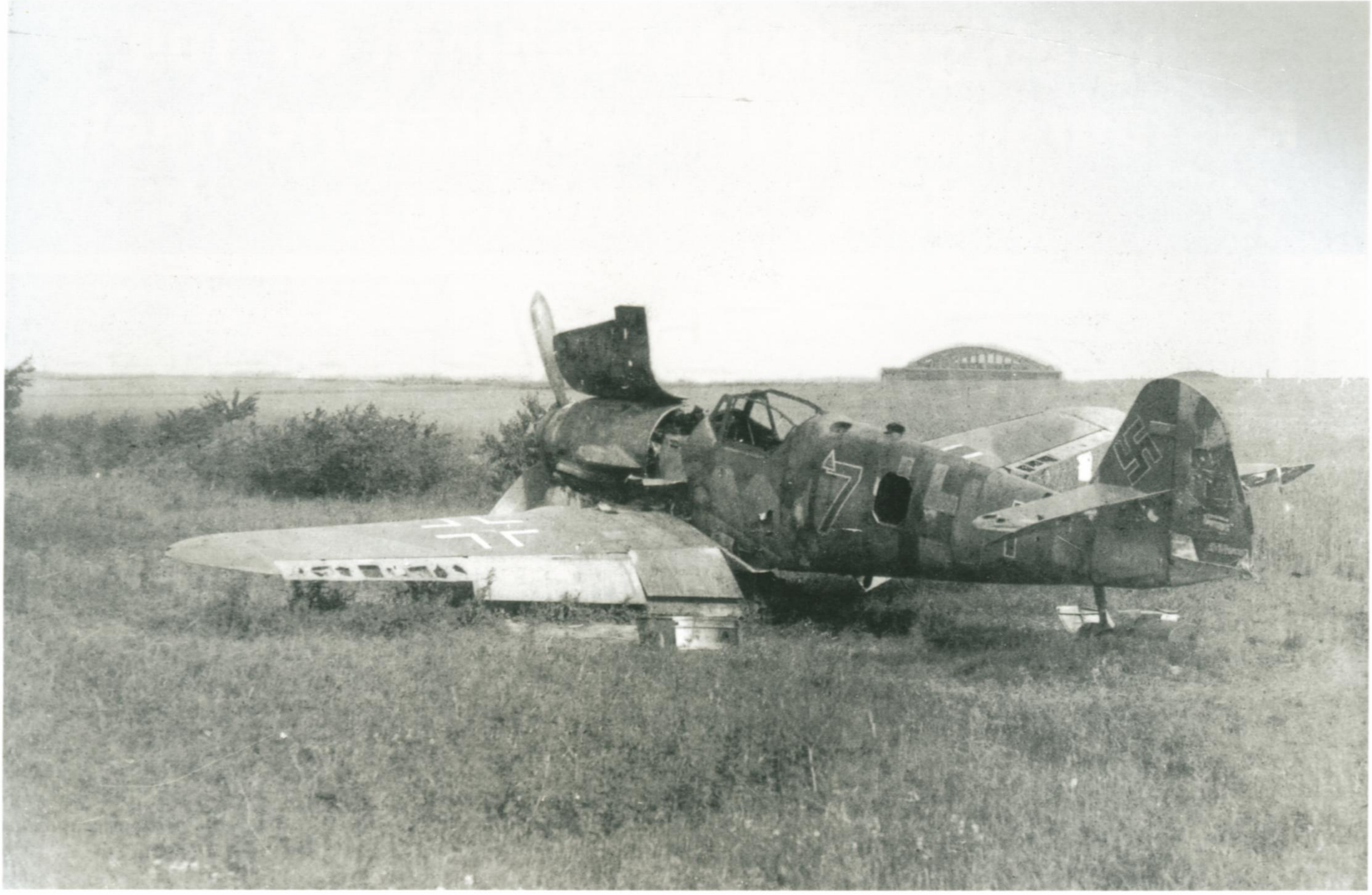
duktionen selbst in verbunkerten Fertigungsstätten am latenten Mangel an Hochleistungsmotoren und schweren Bordwaffen scheitern mußte, von den fehlenden Möglichkeiten, monatlich bis zu 3000 Flugzeugzellen herzustellen, einmal ganz zu schweigen.

Für die zahlreichen zur Verfügung gestellten Fotos und Unterlagen danke ich neben vielen, besonders E. Creek, J. Dressel, K. Francella, D. Herwig, B. Lange, R. P. Lutz, F. Marshall, J. Menke, W. Radinger, H. Riediger, Oh. Regel, F. und P. Selinger, sowie H. Stapfer, H. und 0. Thiele, F. Trenkle und F. Zobel. Ferner halfen das National Air & Space Museum Washington/DC., das Deutsche Museum München, außerdem Messerschmitt - Bölkow - Blohm in Augsburg und München, MTU sowie die Flughafen AG Frankfurt/M., die für die Geschichte der späten Ausführungen der Bf 109 wesentliche Dokumente, Zeichnungen und Fotos uneigennützig zur Verfügung gestellt hat.

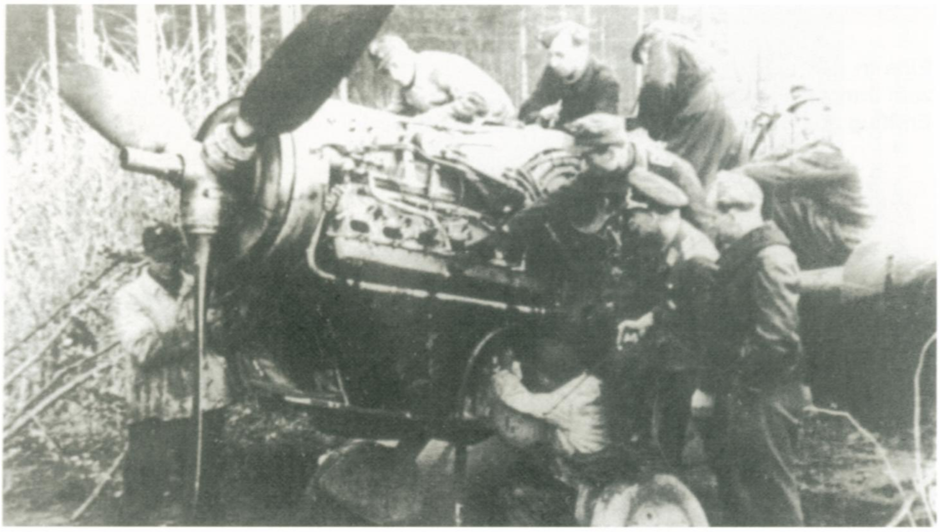
Stichtag	Baumuster	Ausbringung
1944	Bf 109 G mit DB 605 A-1	1700
	Fw 190 A mit BMW 801 D	750
	Bf 109 G mit DB 605 AS	100
	Me 262 A mit Jumo 004	60
	Me 163 B mit HWK 509 A	15
		2625
Dezember 1944	Bf 109 H mit DB 605 D	1200
	Fw 190D mit Jumo 213 A	700
	Fw 190 A mit BMW 801 A	560
	Me 262 A mit Jumo 004	220
	Bf 109 G mit DB 605 A	150
	Me 163 B mit HWK 509 C	50
		2880
Juni 1945	Me 262A mit Jumo 004	1200
	Ta 152 H mit Jumo 213 E	700
	Ta 152 A mit Jumo 213 A	470
	Fw 190 D mit Jumo 213 A	280
	Bf 109 H mit DB 6O5 D	210

Bf 109 K-4 (WkNr. 334175) des JG 51 über Ostpreußen.

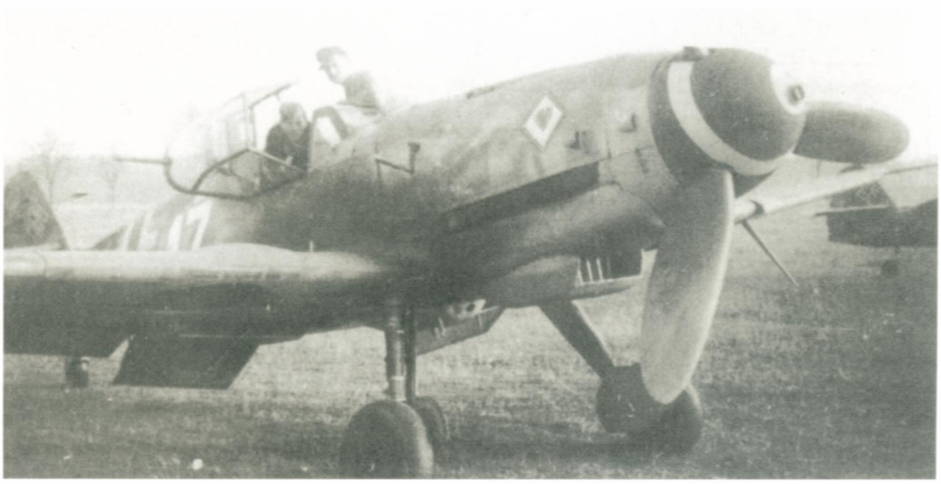
Foto: Heck



Eine zurückgelassene und schwer beschädigte Messerschmitt Bf 109 K-4, die 1945 in diesem Zustand in Prag/Rusin aufgefunden wurde.
Foto: USAAF

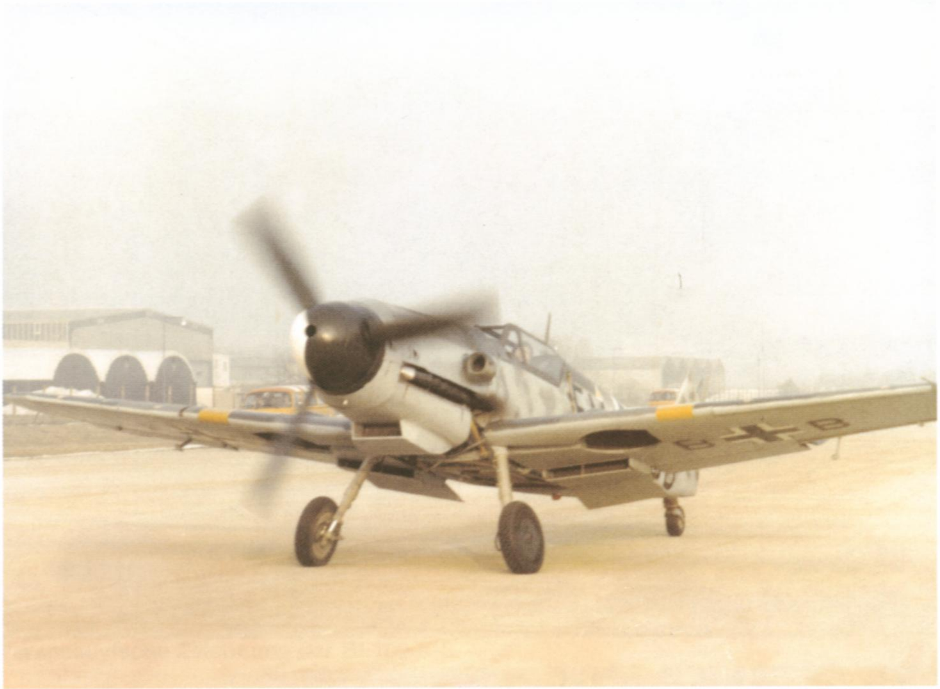


Wartung einer Messerschmitt Bf 109 K unter Feldbedingungen.
Foto: via Petrick



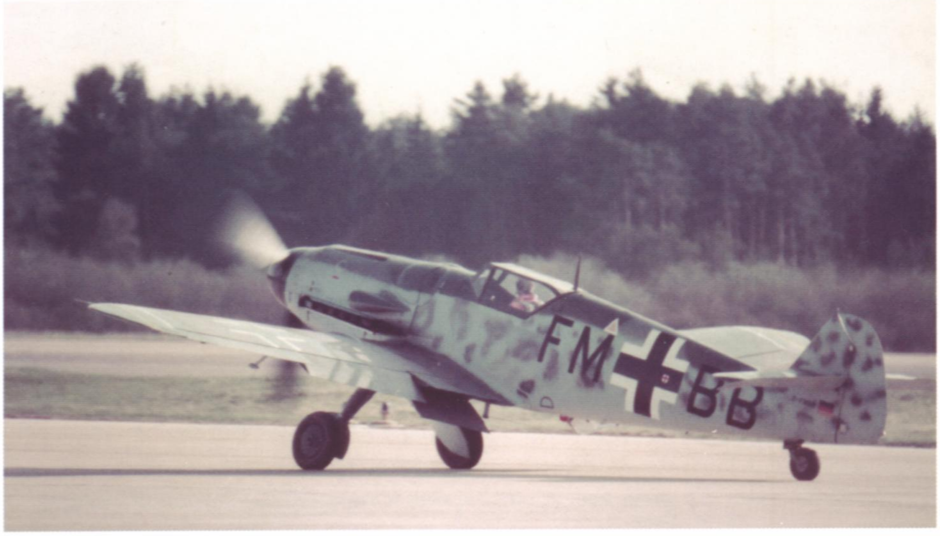
Einsatzklare Messerschmitt Bf 109 K-4 des JG 77 in Brandenburg.
Foto: via Bünz

Flugfähige Messerschmitt Bf 109 Restaurationen in Deutschland nach dem 2. Weltkrieg



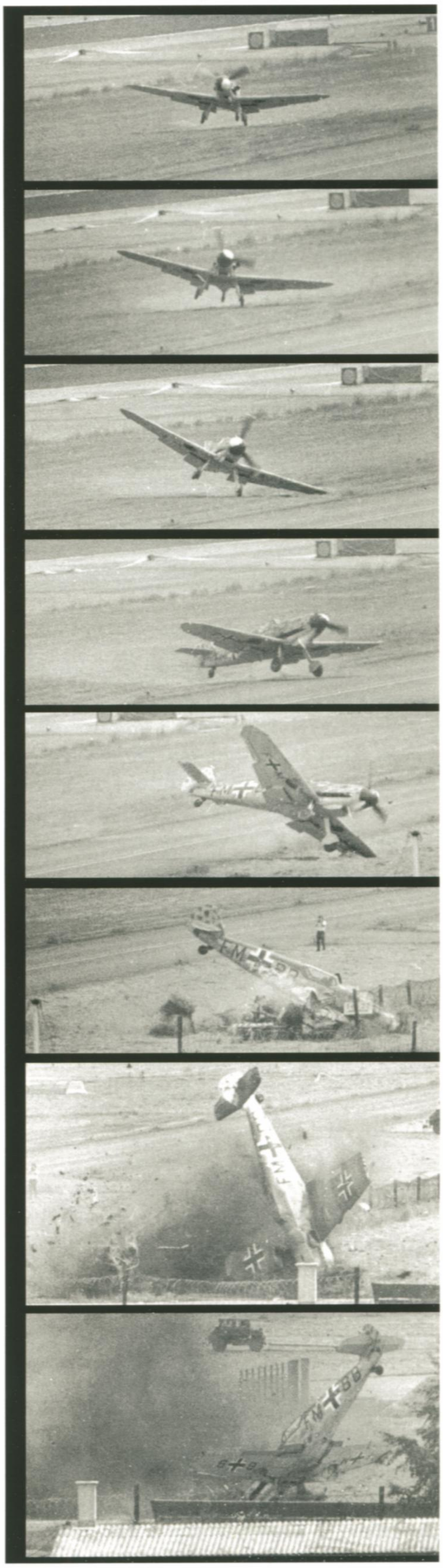
Eine in den achtziger Jahren von MBB restaurierte Messerschmitt G-6 beim Rollen zum Jungfernflug am 23.04.1982 in Manching. Die Fahrwerksverkleidung ist für den Erstflug aus Sicherheitsgründen noch nicht montiert

Foto: MBB



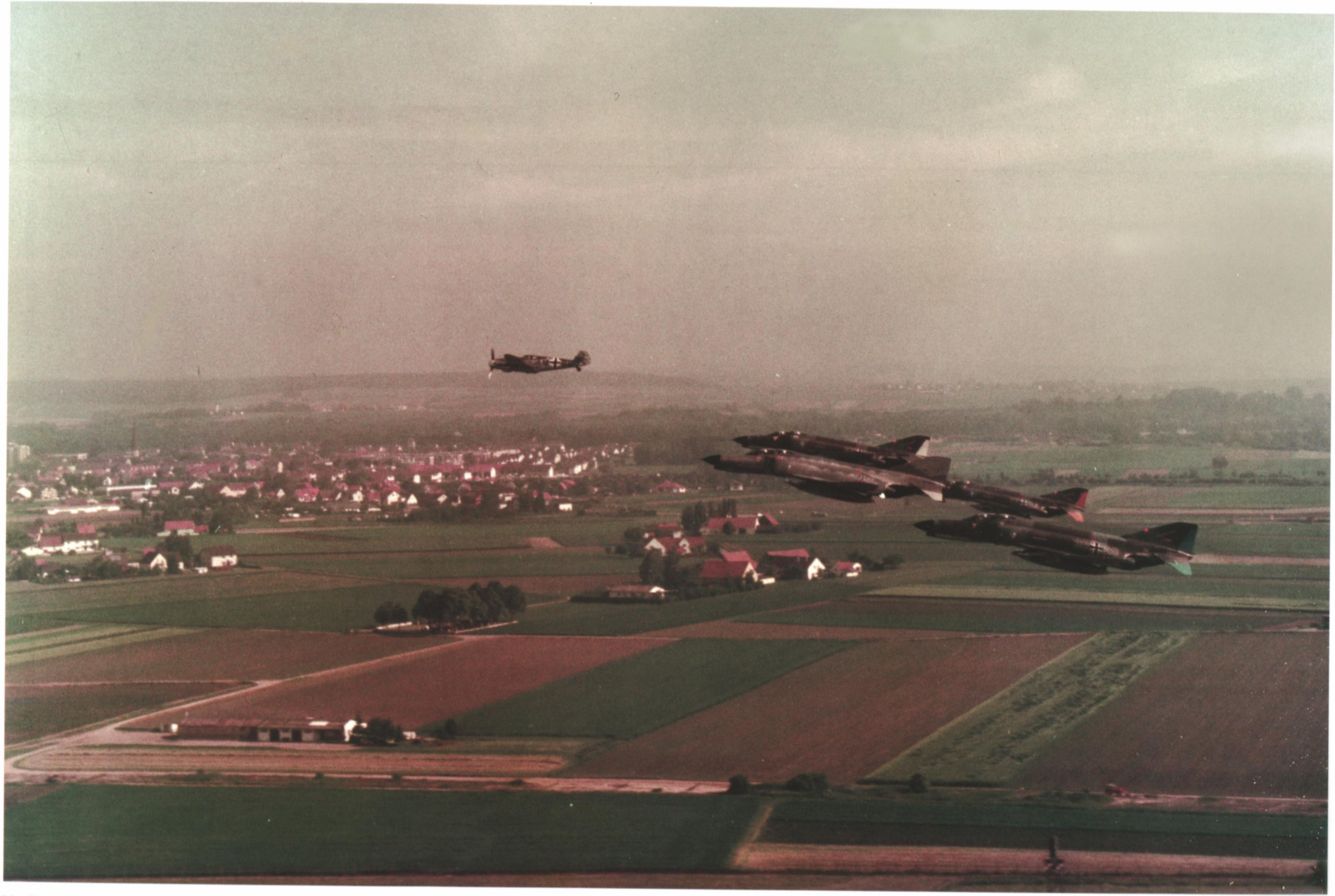
Eine spätere Aufnahme zeigt dieselbe Maschine mit der angebauten Fahrwerksverkleidung.

Foto: MBB



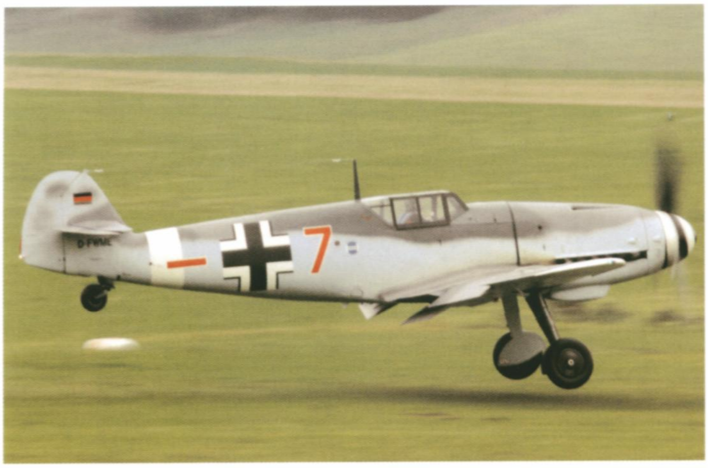
Die Serie von Aufnahmen in der rechten Spalte dieser Seite zeigen das tragische Ende der ersten D-FMBB am 03.06.1983 auf der Luftwaffenbasis Neuburg/Do. Die Maschine konnte nicht mehr restauriert werden. Das Triebwerk wurde jedoch für die Restauration einer zweiten D-FMBB hergenommen.

Fotos: via Franzke



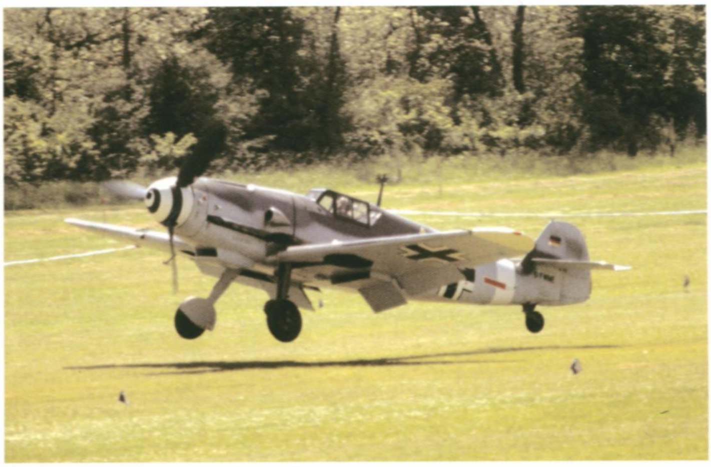
Vorübung zu einer gemeinsamen Formation mit vier F-4F Phantom II des Jagdgeschwaders 74 "Mölders" am 03.06.1983 anläßlich eines Mölders-Treffens in Neuburg/Do. Am Nachmittag ging die Bf 109 G-6 beim Start zu der Vorführung in Neuburg verloren (siehe Bildfolge auf Seite 46).

Foto: via Franzke



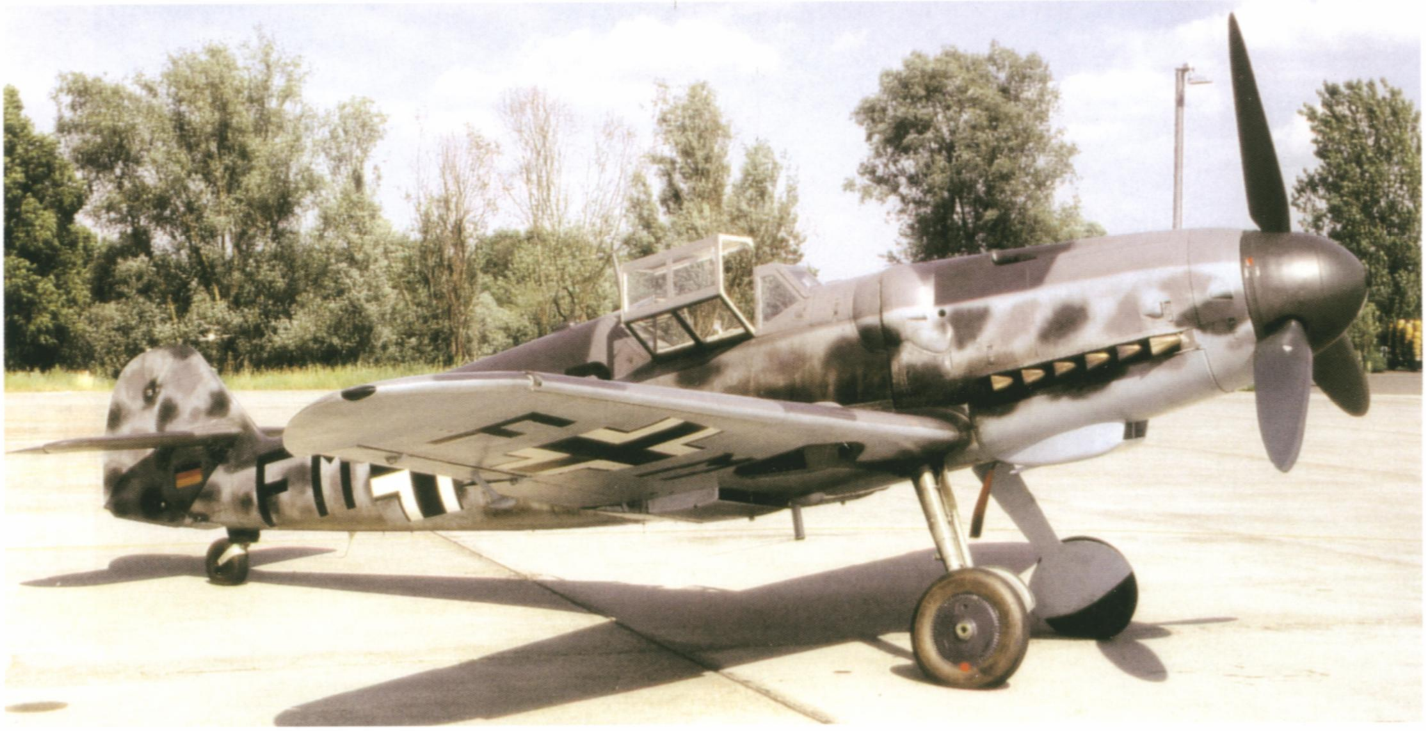
Start der Albstadt-Degerfelder Messerschmitt Bf 109 G-4 mit Walter Eichhorn am Steuer.

Foto: via Lang



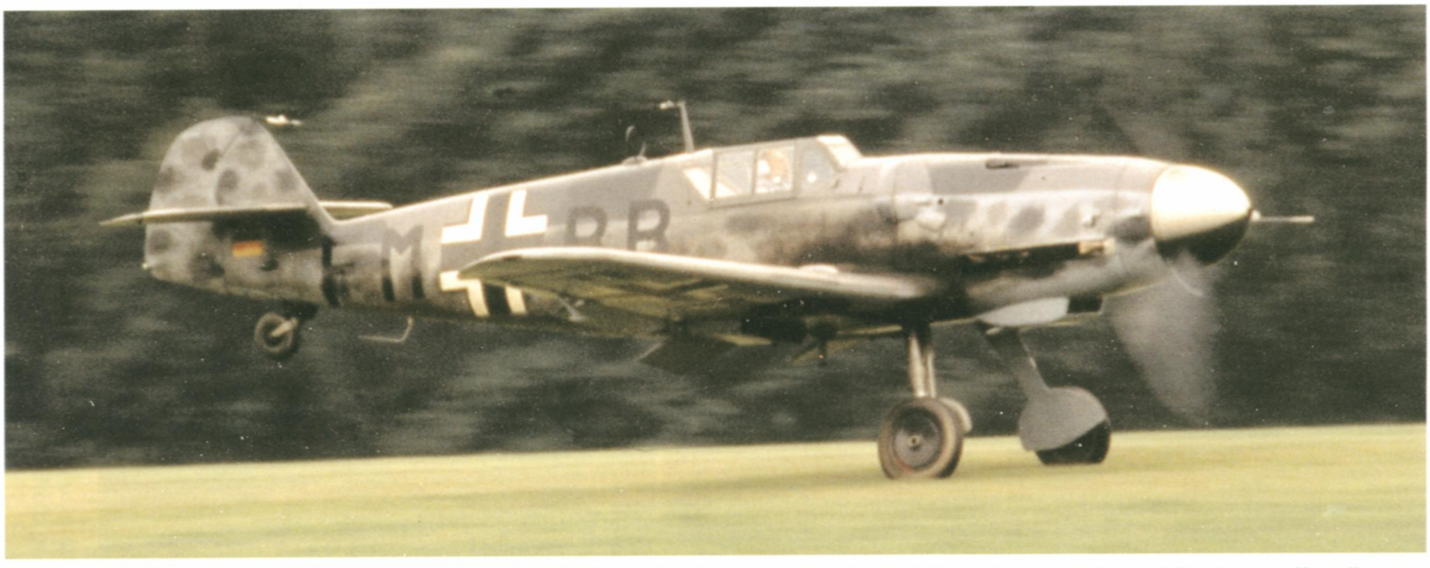
Traumhafte Landung mit Wilhelm Heinz als Pilot.

Foto: via Lang



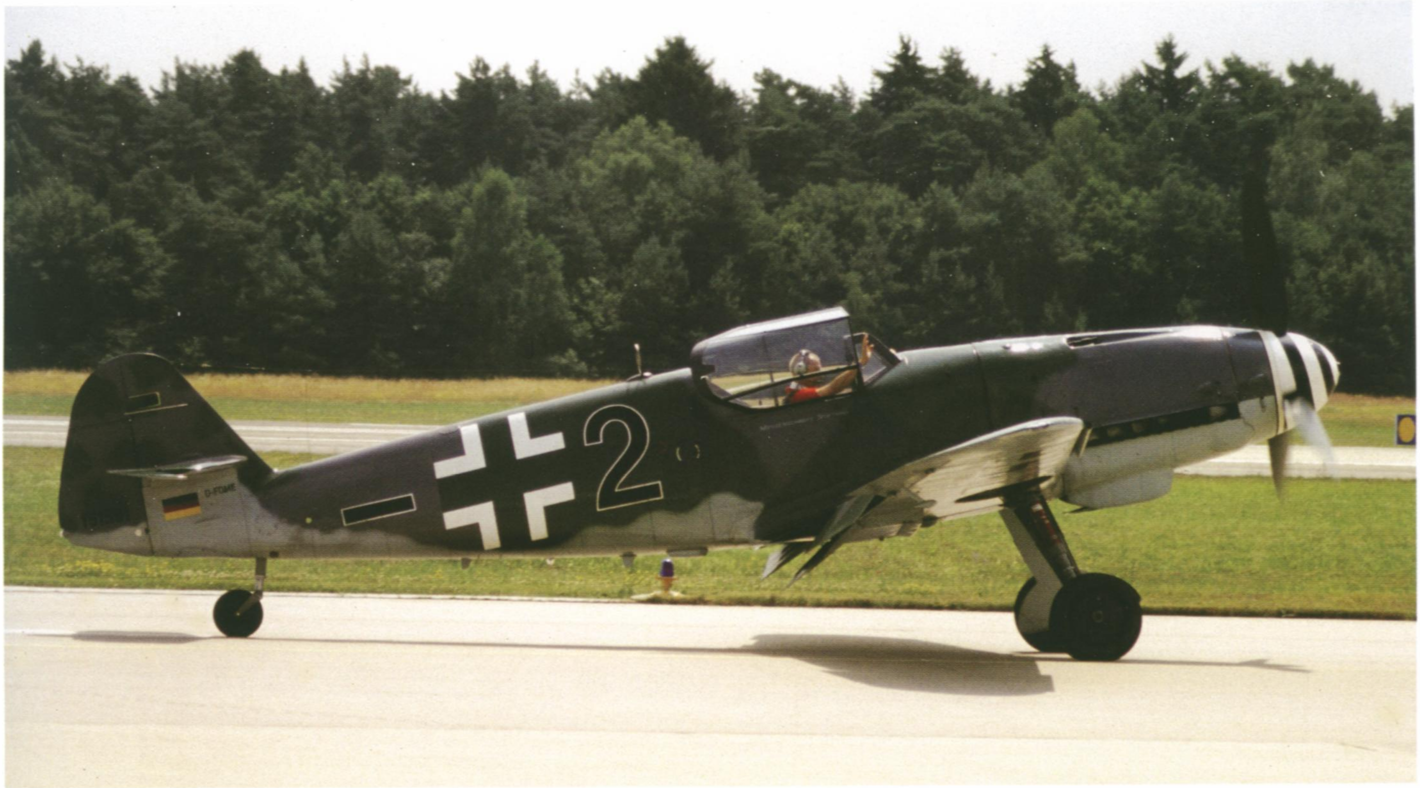
Klassische Archivaufnahme der zweiten D-FMBB, wie sie seit Jahren von der Messerschmitt-Stiftung betrieben wird.

Foto: via Lang

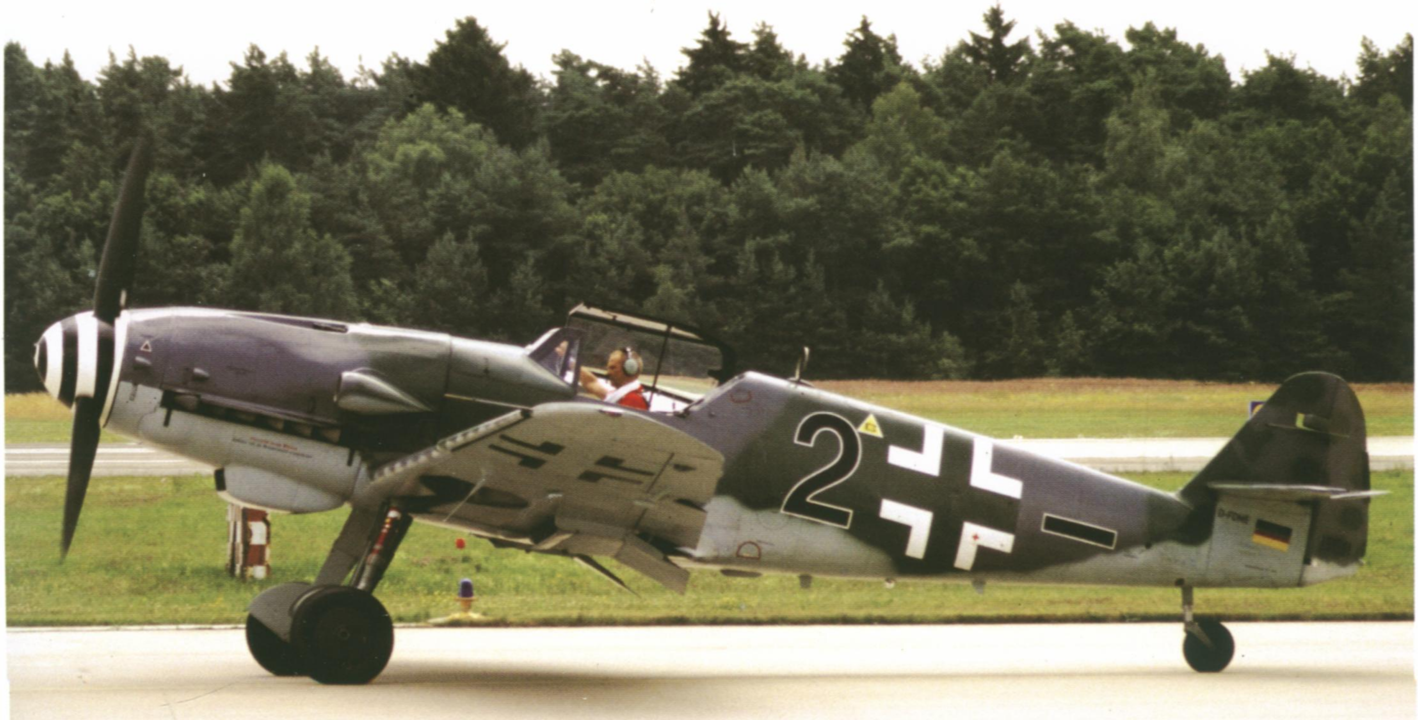


Start der Bf 109 G-6 D-FMBB mit Walter Eichhorn am Steuer auf der Hahnweide anläßlich des legendären "Oldtimertreffens".

Foto: via Lang



Die seinerzeit von Hans Dittes restaurierte Messerschmitt Me 109 G-10 befindet sich jetzt im Besitz der "Messerschmitt-Stiftung" in Manching. Die auf dieser Seite dargestellten Aufnahmen zeigen Walter Eichhorn bei einem seiner regelmäßigen Trainingsflüge in Manching (Ingolstadt). Das Zivilkennzeichen der Maschine lautet D-FDME.



DIE PROFILE-SERIE

UNITEC-Medienvertrieb
Ludwigstr. 11, 86669 Stengelheim
Tel: 08433-929476
Fax: 08433-1726
e-mail:
UNITEC_Medienvertrieb@web.de
www.Unitec-Medienvertrieb.de

FLUGZEUG Profile
Mil Mi-8
Die Geschichte des meistgebauten Hubschraubers der Welt
Thomas Girke · Georg Bader
41
FLUGZEUG Profile
Henschel Hs 123
Die Geschichte eines legendären Schlachtflugzeuges
Rudolf Höfling
42
...irliner, der Geschichte machte!
15

FLUGZEUG Profile
Blohm & Voss BV 222 „Wiking“
Das größte in Serie gebaute Flugboot der Luftwaffe
Technik und Einsatzgeschichte
40

Nr. 1	Arado Ar 240	Best.-Nr. 1001
Nr. 2	Dornier Do 27	Best.-Nr. 1004
Nr. 3	Heinkel He 60	Best.-Nr. 1005
Nr. 4	Bölkow Junior	Best.-Nr. 1003
Nr. 6	Panavia Tornado (Jubiläumsmühle JaboG32)	Best.-Nr. 1011
Nr. 7	BAe Harrier	Best.-Nr. 1015
Nr. 10	Heinkel He 219 Uhu	Best.-Nr. 1020
Nr. 11	Transall C 160	Best.-Nr. 1022
Nr. 12	F 16 Fighting Falcon	Best.-Nr. 1025
Nr. 13	Messerschmitt Me 262 (Varianten)	Best.-Nr. 1026
Nr. 15	Douglas C-54	Best.-Nr. 1030
Nr. 16	Mc Donnell Douglas F-15 Eagle	Best.-Nr. 1031
Nr. 17	DeHavilland Tiger Moth	Best.-Nr. 1032
Nr. 18	Heinkel He 111 H (Varianten)	Best.-Nr. 1034
Nr. 19	Fokker DR. I	Best.-Nr. 1036
Nr. 20	Siebel Fh 104 / Si 204 Varianten	Best.-Nr. 1037
Nr. 21	Messerschmitt Bf 109 G/K Rüstsätze	Best.-Nr. 1038
Nr. 22	Douglas DC-4	Best.-Nr. 1039
Nr. 23	Deutsche Kreisflügelflugzeuge	Best.-Nr. 1040
Nr. 24	Junkers 52	Best.-Nr. 1042
Nr. 25	Tank Ta 154	Best.-Nr. 1043
Nr. 26	Stieglitz	Best.-Nr. 1044
Nr. 27	Bücker Bü 131 „Jungmann“	Best.-Nr. 1045
Nr. 28	Messerschmitt Bf 109 F	Best.-Nr. 1046
Nr. 29	Bücker Bü 133 „Jungmeister“	Best.-Nr. 1048
Nr. 30	Bücker Bü 181 „Bestmann“	Best.-Nr. 1049
Nr. 31	Raketenabfangjäger der Luftwaffe	Best.-Nr. 1050
Nr. 32	Lockheed P-38 Lightning	Best.-Nr. 1051
Nr. 33	Arado Ar 234	Best.-Nr. 1052
Nr. 34	Fieseler Fi 156 „Storch“	Best.-Nr. 1053
Nr. 35	Heinkel He 162	Best.-Nr. 1055
Nr. 36	Bücker-Student	Best.-Nr. 1056
Nr. 37	North American P-51 Mustang	Best.-Nr. 1057
Nr. 38	Albatros D II	Best.-Nr. 1058
Nr. 39	LF-1 „Zaunkönig“	Best.-Nr. 1059
Nr. 40	Blohm & Voss BV 222 „Wiking“	Best.-Nr. 1060
Nr. 41	Mil Mi-8	Best.-Nr. 1061
Nr. 42	Henschel Hs 123	Best.-Nr. 1062
Nr. 43	Arado Ar 96 Varianten	Best.-Nr. 1063
Nr. 44	Messerschmitt Bf 109 G/K	Best.-Nr. 1064